

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones - MOPC

Dirección de Proyectos Estratégicos - DIPE

**Informe de Evaluación del Proyecto en etapa de
Prefactibilidad**

**“Proyecto de Mejoramiento de la Seguridad y
Transitabilidad de la Ruta PY03 - Tramo II: San Estanislao
(km 171+000- Calle 6000)- Saltos del Guairá (km
422+000- Límite Brasil)”**

Junio 2026



ÍNDICE

1. Introducción	pág. 3
2. Revisión y evaluación del Estudio de Prefactibilidad	pág. 4
3. Aspectos Técnicos	pág. 37
4. Consideraciones Finales	pág. 40

INFORME DE EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD

1. Introducción

El presente informe tiene por objeto realizar la evaluación del Estudio de Prefactibilidad correspondiente a la Iniciativa Privada para el proyecto de *“Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 - Tramo II: San Estanislao (km 171+000 - Calle 6000) - Saltos del Guairá (km 422+000 - Límite Brasil)”*, presentado por la firma Consorcio de Empresas Paraguayas S.A (CONEMPA S.A) (en conjunto, el Proponente, en adelante), bajo la modalidad de Alianza Público-Privada (APP).

La referida propuesta de iniciativa privada fue presentada ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, en adelante), el cual, luego de efectuar una evaluación preliminar de admisibilidad, procedió a remitir al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC, en adelante) mediante Nota MEF N° 341, MEU N° 21.623/2026 de fecha 24 de abril del corriente, a efectos de su análisis, en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 7452/2025 *“De promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado”*.

En ese contexto, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley N° 7452/2025, que establece *“en caso que el proyecto no esté comprendido en los supuestos contenidos en los incisos precedentes, se continuará con el análisis del proyecto siempre y cuando la futura Administración Contratante manifieste su interés preliminar por medio de un acto administrativo emitido por la máxima autoridad”*, el MOPC comunicó al MEF su interés preliminar en la continuidad del análisis de la iniciativa privada presentada.

Dicha manifestación de interés fue formalizada mediante Nota MOPC N° 453/2026 de fecha 25 de mayo de 2026 (SIME N° 32.798/2026), en los términos establecidos en el artículo 44 del Decreto N° 5441/2026, reglamentario de la Ley N° 7452/2025.

Posteriormente, el MEF, a través del correo SNIP N° 332/2026 de fecha 29 de mayo de 2026, comunicó que, a partir de la recepción de la referida nota, se daba inicio a la etapa de evaluación de prefactibilidad, conforme a lo previsto en el artículo 48 de la Ley N° 7452/2025 que dispone:

“Evaluación de prefactibilidad: la información recibida será analizada por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP), en coordinación con la Administración Contratante, quienes dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días evaluarán la conveniencia de su aceptación, con o sin modificaciones, o su rechazo”.



En ese marco, la revisión del Estudio de Prefactibilidad presentado será realizado considerando los criterios y contenidos mínimos establecidos en el artículo 36 del Decreto Reglamentario N° 5441/2026, con base en aspectos técnicos, jurídicos y financieros, incorporando, además un apartado específico de observaciones técnicas relevantes y recomendaciones finales.

2. Revisión y evaluación del Estudio de Prefactibilidad.

El artículo 48, numeral 2 de la Ley N° 7452/2025 - Etapas del procedimiento de iniciativa privada, dispone:

“Evaluación de prefactibilidad: la información recibida será analizada por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) en coordinación con la Administración Contratante que dentro del plazo de 45 (cuarenta y cinco) días evaluarán la conveniencia de su aceptación, con o sin modificaciones, o su rechazo. Dicho plazo podrá ser prorrogable por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP).

La aceptación implicará un dictamen favorable, declarando la iniciativa de interés público. Esta declaración no generará ninguna obligación económica para el Estado”.

Por su parte, el Decreto N° 5441/2026, “Por el cual se reglamenta la Ley N.º 7452/2025 de modernización del régimen de promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado”, establece que:

“...se iniciará la etapa de evaluación de prefactibilidad. En esta etapa, tanto la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) como la Administración Contratante realizarán una evaluación de los estudios de prefactibilidad conforme a los contenidos establecidos en el artículo 36 de este decreto, y cada uno emitirá un dictamen dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles...”.

En ese contexto normativo, la revisión del estudio presentado por el Proponente se realiza atendiendo a los criterios y contenidos mínimos previstos en el artículo 36 del referido decreto, el cual establece los aspectos que deben ser analizados en los estudios desarrollados a nivel de prefactibilidad.

En efecto, el artículo 36 del Decreto N° 5441/2026 dispone que el Estudio de Prefactibilidad deberá incluir, como mínimo, los siguientes análisis y elementos:

a) Análisis y justificación de la necesidad e idoneidad del proyecto, así como su coherencia con las estrategias y planes nacionales.

b) Análisis de viabilidad jurídica preliminar.

c) Análisis preliminar de riesgos del proyecto, de acuerdo con las guías o lineamientos que emita el Ministerio de Economía y Finanzas.

d) Descripción de los estudios y trabajos de análisis e investigación realizados en relación con la mitigación de los principales riesgos e incertidumbres del proyecto, o aquellos que se propone desarrollar en fases posteriores.

e) Evaluación con indicadores de rentabilidad socioeconómica, tales como el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) u otros que resulten pertinentes.

f) Descripción de la estructura del contrato PPP.

g) Análisis preliminar de viabilidad financiera, con el detalle de los compromisos firmes y contingentes a asumir por parte del Estado.

h) Análisis del impacto fiscal, con una estimación inicial de los compromisos firmes y contingentes.

i) Estudio preliminar de Valor por Dinero cualitativo, a efectos de justificar la conveniencia de utilizar la modalidad de Participación Público-Privada.

j) Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto.

k) Análisis preliminar de impacto ambiental.

l) Análisis de los grupos de interés y estrategia de comunicación

m) Resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el adecuado desarrollo del proyecto, así como las medidas propuestas para su mitigación.

n) Plan de gestión del proyecto, incluyendo la descripción de los trabajos y tareas calendarizadas, así como la propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad.

A continuación se describen los requisitos mínimos solicitados por la norma de acuerdo a lo presentado como iniciativa privada para el proyecto en cuestión:

a) Análisis y justificación de la necesidad e idoneidad del proyecto y de su coherencia con las estrategias y planes nacionales.

En relación con el requisito previsto en el artículo 36, inciso a), del Decreto N.º 5441/2026, se verifica que el Estudio de Prefactibilidad desarrolla el análisis de la necesidad e idoneidad del proyecto principalmente en el apartado 3.3 “Situación Actual”, donde caracteriza a la Ruta Nacional PY03 “Gral. Elizardo Aquino” como uno de los principales corredores viales del país, conectando el centro de la

Región Oriental con la frontera con la República Federativa del Brasil, a través de los departamentos de San Pedro y Canindeyú.

El Estudio de Prefactibilidad desarrollado por el proponente desarrolla una caracterización general del corredor vial de la **Ruta Nacional PY03 "Gral. Elizardo Aquino"**, identificando su relevancia estratégica como eje clave para el traslado de productos agropecuarios (soja, maíz, carne, madera) entre el norte y el este del país y la capital, así como su función vital en el comercio bilateral con la República Federativa del Brasil. En este contexto, el documento destaca que la vía articula centros urbanos y nodos logísticos fundamentales dentro de los departamentos de **San Pedro y Canindeyú**.

En dicho escenario, el informe expone que el tramo presenta actualmente limitaciones críticas en términos de capacidad vial, niveles de servicio y seguridad. El deterioro físico de la calzada (baches y deformaciones), sumado a la presencia de puentes angostos y reductores de velocidad (lomos de burro) en zonas urbanas, provoca que las velocidades de circulación caigan por debajo del diseño, dificultando la fluidez del transporte de carga y afectando el confort del usuario.

En atención a lo anterior, el estudio plantea como objetivo principal del proyecto el mejoramiento de las condiciones de seguridad y transitabilidad de la Ruta PY03, incrementando la eficiencia del transporte y potenciando el desarrollo socioeconómico regional. Para ello, propone una intervención integral que combina la rehabilitación estructural de la infraestructura existente con obras de ampliación de capacidad y adecuación funcional.

En cuanto al alcance físico de la intervención, el proyecto contempla la rehabilitación, mantenimiento y operación del siguiente corredor:

- **Ruta PY03 (Tramo II):** Desde la localidad de **San Estanislao (km 171)** hasta la ciudad de **Salto del Guairá (km 422 - Frontera con Brasil)**, abarcando una longitud aproximada de **251 km**.

Las obras principales incluyen la rehabilitación de la calzada, la construcción de terceros carriles de ascenso (en una extensión de 30 km) y un carril continuo reversible de 14,40 km, el ensanche de 10 puentes angostos para añadir banquetas y sendas peatonales, y la adecuación de 4 travesías urbanas críticas mediante rotondas, calles colectoras y pasarelas peatonales.

Asimismo, el estudio señala que el proyecto se encuentra plenamente alineado con los instrumentos de planificación estratégica del Estado, mencionando su coherencia con el Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030 (PND 2030), el Plan Maestro de Transportes, el Plan Nacional de Logística y el Plan Nacional de Seguridad Vial. Estos planes subrayan la necesidad de fortalecer los corredores logísticos que integren las zonas productivas con los mercados de exportación.

En ese sentido, el proponente sostiene que la intervención propuesta contribuiría a reducir los costos logísticos y de operación vehicular, mejorar la conectividad territorial y aumentar la competitividad del sistema de transporte nacional, generando impactos positivos en la seguridad vial y el bienestar de los habitantes del área de influencia.

En consecuencia, a partir de la información de prefactibilidad, se advierte que la iniciativa busca atender la necesidad de modernización de un corredor de relevancia estratégica nacional, planteando una solución orientada a incrementar la capacidad y el nivel de servicio de la Ruta PY03 bajo el régimen de Alianza Público-Privada (APP)

b) Análisis de viabilidad jurídica preliminar.

En relación con el requisito previsto en el artículo 36, inciso b) del Decreto N.º 5441/2026, corresponde efectuar el análisis de viabilidad jurídica preliminar de la iniciativa privada presentada por la firma Consorcio de Empresas Paraguayas S.A. (CONEMPA S.A.), relativa al proyecto denominado “Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 - Tramo II: San Estanislao (km 171+000 - Calle 6000) - Saltos del Guairá (km 422+000 - Límite Brasil)”, promovido bajo la modalidad de Alianza Público-Privada (APP).

En ese marco del análisis, correspondiente al proyecto de Participación Público-Privada sometido a consideración de esta Administración, procede específicamente el análisis legal en lo relativo a la verificación de su capacidad legal.

En ese contexto, corresponde dejar expresa constancia de que el examen previsto en el artículo 47 de la Ley N.º 7452/2025 fue realizado con carácter previo a la presente evaluación, en oportunidad del análisis efectuado por esta Administración Contratante a los efectos de determinar la procedencia de la continuidad del trámite. Así, una vez verificado que la propuesta no se hallaba comprendida en los supuestos excluyentes contemplados en la referida disposición —o, en su caso, que resultaba jurídicamente procedente proseguir su análisis conforme al régimen aplicable—, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones exteriorizó su interés preliminar mediante Nota MOPC N.º 453/2026 de fecha 25 de mayo de 2026 (SIME N.º 32.798/2026). Por consiguiente, el presupuesto legal de prosecución establecido en el citado artículo 47 debe reputarse previamente examinado y satisfecho para los fines de esta etapa.

Así también, cabe señalar que el artículo 48 de la Ley N.º 7452/2025 establece que el proponente interesado en desarrollar una iniciativa privada deberá acreditar su capacidad técnica, económico-financiera y legal para el desarrollo del proyecto, pudiendo actuar de manera individual o como grupo integrado por más de una persona jurídica.

A su vez, dicha exigencia debe ser leída en concordancia con lo dispuesto en los artículos 43 y 44 del Decreto N.º 5441/2026, que requieren la presentación de los documentos necesarios para acreditar la existencia y vigencia legal de las sociedades integrantes del proponente, así como las facultades de representación de quienes actúan en su nombre. En el caso bajo estudio, la propuesta ha sido presentada por una persona jurídica individual, a saber, la firma Consorcio de

Empresas Paraguayas S.A. (CONEMPA S.A.), razón por la cual el examen jurídico se circunscribe, principalmente, a la verificación de su existencia legal, así como de su aptitud para comparecer válidamente dentro del presente procedimiento.

Bajo ese entendimiento, de los antecedentes obrantes en la presentación efectuada por el Proponente se advierte que la firma acredita su constitución mediante Escritura Pública N.º 486 de fecha 23 de agosto de 1994 y sus modificaciones, instrumento idóneo para tener por acreditada, en esta fase, la existencia legal de la sociedad. Del mismo modo, se acompaña el poder otorgado mediante Escritura Pública N.º 09 de fecha 14 de febrero de 2023, a favor de Ramón Jiménez Gaona y Genaro Ramón Burró Mujica, para representar a la sociedad en licitaciones, antecedente que permite tener por preliminarmente acreditada la representación invocada para actuar en nombre de la firma en el marco del presente trámite. En consecuencia, no se advierten, prima facie, insuficiencias documentales que impidan tener por preliminarmente verificados los extremos relativos a la existencia y capacidad legal del Proponente.

Sin perjuicio de lo expuesto, corresponde precisar que el análisis de viabilidad jurídica que se efectúa en esta instancia reviste, por su propia naturaleza, un carácter preliminar, de conformidad con el alcance asignado a la etapa de prefactibilidad por el artículo 36 del Decreto N.º 5441/2026. Por ende, la valoración favorable que aquí se formula no comporta una validación definitiva e irrestricta de todos los extremos jurídicos del proyecto, ni releva al Proponente de la carga de mantener plenamente acreditados, vigentes y actualizados, en la etapa de factibilidad, los documentos societarios y de representación que resulten pertinentes.

c) Análisis preliminar de riesgos del proyecto, de acuerdo a las guías o lineamientos que emita el MEF.

El Estudio de Prefactibilidad presentado por el proponente privado incorpora un análisis preliminar de los riesgos asociados al Proyecto, en el marco de su eventual implementación bajo la modalidad de alianza público-privada (APP), conforme a lo previsto en la Ley N.º 7452/2025. Dicho análisis se desarrolla en el Capítulo 9 del estudio.

De la revisión efectuada se verifica que el estudio incorpora formalmente un capítulo específico denominado “Matriz de Riesgos”, desarrollado entre las páginas 158 y 166 del documento de Prefactibilidad.

El mismo considera riesgos vinculados a las distintas etapas del ciclo del proyecto, incluyendo las fases de preinversión, licitación, construcción, operación y mantenimiento, así como diversos riesgos transversales que podrían afectar el cumplimiento de los objetivos del proyecto o su adecuada ejecución contractual.

Para cada riesgo identificado se realiza una estimación preliminar de su probabilidad de ocurrencia y de su impacto potencial, elementos que permiten evaluar su relevancia relativa dentro de la estructuración del proyecto.

En dicho apartado se identifican diversos riesgos asociados al proyecto, incluyendo riesgos vinculados a:

- diseño y construcción;
- liberación de franja de dominio;
- demanda;
- operación y mantenimiento;
- aspectos ambientales;
- riesgos financieros;
- eventos de fuerza mayor;
- riesgos institucionales y regulatorios.

Asimismo, el estudio desarrolla consideraciones generales respecto a la mitigación de determinados riesgos y una conclusión general sobre la viabilidad del proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, del análisis técnico realizado se observa que la matriz presentada posee un nivel de desarrollo preliminar y descriptivo.

En particular, no se verifica de manera suficientemente desarrollada metodología de valoración de probabilidad e impacto, criterios de priorización de riesgos como el Principio de Pareto u otro como proceso de clasificación para dar prioridad a los riesgos/causas que podrían afectar el normal desarrollo del proyecto, no incorpora una cuantificación de contingencias, evaluación económica del impacto de riesgos, o, mecanismos contractuales específicos de asignación, estrategias detalladas de transferencia o retención de riesgos con su justificación.

Asimismo, si bien se identifican riesgos relevantes, en varios casos las medidas de mitigación son formuladas de manera general, sin especificar responsables institucionales, mecanismos contractuales, indicadores de seguimiento, ni criterios de activación de contingencias, los cuales deberían profundizar y completarse en la etapa de factibilidad

En tal sentido, considerando la relevancia que reviste la correcta distribución de riesgos en proyectos de infraestructura de largo plazo, así como su incidencia directa en la estructuración contractual y financiera del proyecto, corresponde señalar que la distribución de riesgos presentada en el Estudio de Prefactibilidad no reviste carácter definitivo.



En efecto, el marco normativo del régimen de APP prevé etapas posteriores de análisis y estructuración del proyecto, en las cuales la distribución de riesgos podrá ser objeto de revisión, profundización y eventuales ajustes, en función del mayor nivel de detalle que incorporen los estudios técnicos, jurídicos y financieros que se desarrollen en fases posteriores.

En dicho proceso podrán intervenir distintos actores institucionales y técnicos. En particular, corresponde destacar que el MEF, a través de sus instancias competentes, tiene entre sus atribuciones analizar y emitir dictamen respecto de la asignación de riesgos en los proyectos desarrollados bajo el régimen de APP, conforme a lo dispuesto en el artículo 8, inciso b) de la Ley Nº 7452/2025. Asimismo, podrán formular consideraciones técnicas la Administración Contratante (MOPC), el proponente de la iniciativa privada y otros potenciales interesados que participen en las etapas posteriores del proceso.

En consecuencia, la matriz de riesgos presentada en el Estudio de Prefactibilidad debe ser entendida como un ejercicio preliminar de identificación y asignación de riesgos, susceptible de ser ajustado o perfeccionado en el marco de la estructuración definitiva del proyecto.

A continuación, se incorpora la Tabla elaborada por el Proponente que contiene una síntesis de los principales riesgos identificados para el proyecto, incluyendo su descripción general, probabilidad estimada, impacto potencial y asignación preliminar entre las partes.

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
Riesgo predial	Riesgo de liberación de la franja de construcción	Falta de coordinación o demora en la aprobación de carpetas como parte del proceso de liberación de la franja de construcción ocasionando	Moderado	Crítico	50%



		demoras y retrasos para el inicio de las obras.			
Riesgo predial	Riesgo de sobrecosto predial	Riesgo de que se produzcan sobrecostos sobre la estimación de la liberación de los predios.	Moderado	Moderado	100%
Riesgo de diseño	Riesgo de diseño	El diseño de ingeniería establecido para el proyecto puede ser insuficiente, lo que puede generar la realización de nuevas obras y/o complementarias respecto al diseño original incrementando los costos del proyecto original. Asimismo, cualquier variación en las cantidades de insumo respecto al proyecto original.	Moderado	Moderado	0%



Riesgos de construcción	Riesgo de incremento de precios de insumos o mano de obra	Aumento de costos de distintos ítems en la etapa de construcción debido a incrementos en los precios de materiales, insumos, mano de obra y especificaciones de diseño.	Moderado	Severo	0%
Riesgos de construcción	Riesgo de performance del contrato de EPC obra	Atrasos en la ejecución de las actividades programadas para la etapa de construcción.	Moderado	Severo	0%
Riesgos de construcción	Riesgos arqueológicos	Riesgo de hallazgos arqueológicos significativos.	Muy bajo	Moderado	100%
Riesgos de construcción	Riesgo de infraestructura existente	Riesgo de que la infraestructura existente no se encuentre en el estado previsto (vicios ocultos) que puedan conllevar mayores actuaciones de las estimadas.	Bajo	Severo	0%



Riesgos de construcción	Riesgo geológico y geotécnico	Riesgo de que las condiciones del subsuelo sean distintas a las inicialmente previstas.	Bajo	Moderado	0%
Riesgos de construcción	Riesgo de retraso por cambios de la Administración	Riesgo de retraso por modificaciones unilaterales de la Administración Contratante.	Moderado	Mínimo	100%
Riesgos de construcción	Riesgo de sobre costo por obras adicionales de la Administración	Riesgo de sobre costos por modificaciones unilaterales de la Administración Contratante.	Bajo	Moderado	100%
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de incremento de precios de insumos o mano de obra	Aumento no previsto de los costos de operación y mantenimiento del proyecto.	Moderado	Severo	0%



Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de nivel de servicio	Incumplimiento de niveles de servicio, deterioro acelerado de la infraestructura, ineficiencia en las actividades de mantenimiento, o subestimación de las actividades de mantenimiento.	Bajo	Moderado	0%
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de retraso en la gestión del mantenimiento rutinario	Las actividades de mantenimiento no se realizan a tiempo, deteriorando la infraestructura.	Moderado	Moderado	0%
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de discontinuidad del servicio	Interrupción parcial o permanente de los servicios que lleva a una pérdida de ingresos monetarios, además del reclamo e inconformidad de los usuarios que se pueden traducir en demandas civiles.	Muy bajo	Severo	0%



Riesgos ambientales	Riesgo ambiental	Infracción medioambiental a las normas establecidas, obstrucciones geológicas, climáticas, físicas y arqueológicas, entre otras que producen sobre plazos y mayores costos que los inicialmente proyectados para el proyecto.	Moderado	Severo	0%
Riesgos de fuerza mayor	Riesgo de fuerza mayor asegurable	Retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor en eventos asegurables.	Bajo	Moderado	0%
Riesgos de fuerza mayor	Riesgo de fuerza mayor no asegurable	Retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor en eventos no asegurables.	Muy bajo	Severo	100%



Riesgos políticos	Riesgo de cambios en la legislación específicos	Cambio en la legislación y/o regulación de los estándares (técnicos, ambientales, entre otros) genera efectos en los costos, ingresos e inversiones afectando la viabilidad del proyecto.	Bajo	Severo	100%
Riesgos políticos	Riesgo de terminación anticipada del contrato	Por decisiones políticas se deja de desarrollar el proyecto y se genera una terminación anticipada obligando a realizar compensaciones y/o entrar en un proceso judicial.	Bajo	Severo	100%
Riesgos sociales	Riesgo de conflicto social ajeno al proyecto	Protestas, paros, huelgas y/o aspectos culturales que interfieran con el normal desarrollo del proyecto produciendo plazos y costos mayores a	Bajo	Moderado	100%



		los estimados inicialmente.			
Riesgos de ingresos	Riesgo de demanda	La cantidad de tránsito es menor a la prevista, lo que tiene efectos en la recaudación y el fondeo del proyecto. Se mitiga total o parcialmente con garantías de ingresos mínimos a ser provistas por el Estado fijando umbrales mínimos (pago contingente).	Medio	Severo	0%
Riesgos de ingresos	Intervenciones públicas en red vial	Ejecución de obras públicas que generen rutas alternativas o mejoras significativas en corredores cercanos podría modificar los patrones de tráfico previstos, afectando	Moderado	Severo	100%



		la demanda del proyecto.			
Riesgo regulatorio	Riesgos tarifarios (actualización periódica de tarifa)	La sostenibilidad financiera del proyecto depende del cumplimiento del mecanismo contractual de actualización tarifaria. La no aplicación, cambios o postergación de los ajustes previstos afecta el equilibrio económico-financiero.	Bajo	Severo	100%
Riesgo regulatorio	Riesgos de contraparte	Demoras, ineficiencias o conflictos en la coordinación interinstitucional entre órganos del Estado (por ejemplo, MOPC, MEF, PGR,	Bajo	Moderado	100%



		MADES, municipalidades).			
Riesgos financieros	Riesgo de obtención de financiamiento	No obtención del financiamiento para deuda y/o capital. El proyecto no puede levantar los fondos suficientes para ser materializado, lo que implica retrasos produciendo disminución del beneficio económico neto para la sociedad.	Bajo	Crítico	0%
Riesgos financieros	Riesgo de activación del pago contingente	Ante una merma en los ingresos de tráfico, el Estado se ve obligado a compensar recaudaciones de peajes en periodos de baja demanda por causas no imputables a la SOE.	Bajo	Moderad o	100%



Riesgos financieros	Riesgo de tasa de interés y/o condiciones	La tasa de interés fluctúa en forma desfavorable encareciendo los costos financieros, o las condiciones de crédito son distintas a las previstas antes del cierre financiero.	Bajo	Severo	0%
Riesgos financieros	Riesgo de tipo de cambio	El tipo de cambio fluctúa de manera desfavorable afectando el financiamiento y el costo de los insumos en dólares necesarios para el proyecto.	Bajo	Severo	0%
Aporte del Estado	Riesgo de cumplimiento de obligaciones de pago del Estado	El proyecto depende parcialmente de un aporte estatal equivalente al 25% del costo total en valor presente. Retrasos en estos pagos podrían afectar el equilibrio financiero del proyecto.	Bajo	Severo	100%

Sin perjuicio del carácter preliminar de la matriz de riesgos presentada, se considera necesario que sea revisada posteriormente la asignación propuesta respecto de determinados riesgos, a fin

de asegurar su adecuada consistencia con la lógica contractual y financiera del esquema APP planteado.

Como se presenta en la tabla anterior, el riesgo de demanda indica que pertenece al privado, sin embargo, el Estado provee garantía de ingresos mínimos, neutralizando parcialmente la exposición en periodos de baja demanda. En ese sentido, se recomienda solicitar aclaración al proponente sobre si dicho riesgo permanecerá asignado al 100% al privado o sería compartido con el Estado.

Con relación al riesgo tarifario, el proponente indica que depende en su totalidad del Estado. Sin embargo no presenta un estudio de disposición a pagar de los usuarios, de tal manera a ajustar la demanda en el modelo económico. Cabe mencionar que el proyecto incorpora dos puestos de peaje adicionales y supone un incremento anual de la demanda, por lo que resulta necesario que el proponente justifique estas estimaciones.

Sobre el riesgo de tipo de cambio, se menciona en la matriz que es retenido en el privado. Por lo que, considerando las fluctuaciones de esta variable en el último año, es pertinente que el proponente ajuste el modelo económico para reflejar este cambio y presentar escenarios que evalúen su impacto negativo en la factibilidad final.

Por otra parte, se considera que el riesgo predial, en lo relativo a los sobrecostos prediales, debería ser asignado de manera compartida entre las partes. Ello se justifica en razón de que las variaciones en los costos prediales pueden obedecer a circunstancias generadas o agravadas por actuaciones imputables a cualquiera de los intervinientes. En consecuencia, se recomienda que se especifiquen con mayor precisión estos supuestos dentro de la matriz de riesgos y que, asimismo, se incorpore de manera expresa el tratamiento del riesgo vinculado a la eventual presencia de ocupantes informales dentro de la franja afectada al proyecto.

Adicionalmente, se estima que el riesgo de retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor no asegurables debería igualmente ser objeto de una asignación de manera compartida entre las partes, en línea con prácticas habituales en estructuras de APP y conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley N° 7452/2025, atendiendo a la naturaleza extraordinaria e imprevisible de dichos eventos.

Asimismo, se observa que la matriz de riesgos presentada no contempla o no desarrolla de manera expresa determinados riesgos relevantes para la adecuada estructuración del proyecto. Entre ellos cabe mencionar: (i) el riesgo de retraso o paralización de la obra por decisiones de organismos de la Administración Pública distintos de la Administración Contratante; (ii) el riesgo de servicios afectados; (iii) la obtención de permisos y licencias ambientales; (iv) el riesgo de insuficiencia en los seguros contratados/riesgos asegurables; (v) el riesgo de cambios legales



discriminatorios, generales y de progresos tecnológicos que afecten la rentabilidad de la Sociedad de Objeto Específico ; (vi) riesgo de insuficiencia del importe de la compensación por terminación anticipada por causas imputables público/privado; (vii) la subestimación de costos de conservación y mantenimiento extraordinario; (viii) las modificaciones unilaterales de la Administración durante la etapa de operación.

En ese sentido, se recomienda que en la etapa de factibilidad se desarrollen de manera más consistente la matriz de riesgos conforme a lineamientos MEF, la asignación contractual de riesgos, los mecanismos específicos de mitigación de cada riesgos, el análisis de sensibilidad y contingencias.

d) Descripción de los estudios y trabajos de análisis e investigación realizados en relación con la mitigación de los principales riesgos e incertidumbres del proyecto o que se propone realizar en fases siguientes.

El Estudio de Prefactibilidad incorpora diversos estudios técnicos y análisis preliminares orientados a reducir las principales incertidumbres asociadas al proyecto, en concordancia con el alcance previsto para esta etapa de desarrollo del proyecto.

En particular, el documento incluye, entre otros, los siguientes estudios desarrollados a nivel de prefactibilidad:

- Estudio técnico en el capítulo 3 del Estudio de Prefactibilidad, que comprende la caracterización geológica, geomorfológica e hidrológica del área de influencia del proyecto, así como el relevamiento técnico, orientado a estimar la demanda vehicular y su evolución proyectada en el corredor vial.
- Evaluación socioeconómica del proyecto en el capítulo 4 del Estudio de Prefactibilidad, realizada mediante una evaluación costo beneficio..
- Evaluación financiera preliminar en el capítulo 5 del Estudio de Prefactibilidad, destinada a analizar la viabilidad económica del proyecto bajo el esquema propuesto.

Los estudios indicados precedentemente constituyen insumos relevantes para reducir las incertidumbres técnicas y económicas del proyecto, permitiendo contar con una primera aproximación respecto de la viabilidad de las intervenciones propuestas y de los beneficios asociados a su ejecución. Cabe resaltar, que los resultados de los estudios técnicos mencionados no fueron presentados en esta etapa, los cuales deberán ser presentados y profundizados para la etapa de factibilidad.

No obstante, no se visualiza el desarrollo integral de una ingeniería básica a nivel de diseño preliminar, observándose la ausencia de documentación técnica detallada, tales como planos,



memorias de cálculo, estudios hidráulicos y diseños específicos de las principales obras proyectadas, aspectos que deberán ser profundizados en una eventual etapa de factibilidad.

Por otro lado, el Estudio de Prefactibilidad identifica estrategias preliminares de mitigación de riesgos, cuyo objetivo no solo consiste en reducir la probabilidad de ocurrencia y el impacto de eventuales contingencias, sino también en establecer una asignación adecuada de responsabilidades entre la Administración Contratante, el futuro socio privado y las entidades financiadoras, contribuyendo de este modo a mejorar la bancabilidad del proyecto y su evaluación de Valor por Dinero (*Value for Money* – VfM).

En ese marco, el documento describe estrategias de mitigación asociadas, entre otros, a los siguientes riesgos principales:

- Riesgo de liberación de la franja de dominio, considerado como riesgo compartido.
- Riesgo de diseño y construcción, cuya asignación preliminar se plantea principalmente al socio privado.
- Riesgo de demanda, asignado de forma predominante al socio privado en el esquema propuesto.
- Riesgo de operación y mantenimiento, igualmente transferido al operador privado.
- Riesgo financiero, considerado de naturaleza compartida.
- Riesgos ambientales y sociales, cuya gestión se plantea como responsabilidad compartida entre las partes.
- Riesgos de fuerza mayor, tanto asegurables como no asegurables, previstos bajo esquemas de asignación compartida conforme a la práctica habitual en este tipo de contratos.

El estudio concluye que la estrategia de mitigación propuesta combina herramientas contractuales, mecanismos técnicos y procedimientos operativos, alineados con las disposiciones de la Ley N.º 7452/2025, con buenas prácticas internacionales en materia de estructuración de proyectos de infraestructura y con esquemas de gestión de riesgos utilizados en experiencias comparables.

En ese sentido, el enfoque planteado busca asegurar la continuidad y calidad del servicio durante toda la vigencia del contrato, reduciendo la exposición del proyecto a eventos adversos y contribuyendo a optimizar el retorno social y económico asociado a su ejecución.

No obstante, debe señalarse que, conforme al alcance propio de la etapa de prefactibilidad, las estrategias de mitigación descritas constituyen aproximaciones preliminares, las cuales podrán ser objeto de mayor desarrollo y ajuste en las etapas posteriores del proceso de estructuración del proyecto, particularmente durante la elaboración del estudio de factibilidad y el diseño definitivo del contrato PPP.

e) Evaluación con indicadores de rentabilidad socioeconómica, tales como el Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR) y otros que resulten pertinentes.

La evaluación económica del Estudio de Prefactibilidad presentado del Proyecto de Mejoramiento de la Ruta PY03 en cuestión, en el tramo comprendido entre San Estanislao y Salto del Guairá, tuvo por objeto determinar la conveniencia económica y social de las obras previstas, consistentes principalmente en la rehabilitación de la calzada existente, la construcción de terceros carriles y la implementación de travesías urbanas destinadas a mejorar las condiciones de circulación y el nivel de servicio de la infraestructura vial. Para ello, se desarrolló un análisis costo-beneficio con un horizonte de evaluación de 30 años, comparando la situación con proyecto respecto a la situación sin proyecto.

La metodología aplicada consideró como principales beneficios económicos los ahorros en tiempos de viaje y la reducción de los costos de operación vehicular, derivados tanto de la mejora de las velocidades de circulación como de la reducción de la rugosidad del pavimento.

Asimismo, los costos de inversión, mantenimiento y rehabilitación fueron expresados en términos económicos o sociales mediante la aplicación de factores de corrección que permiten reflejar de manera más adecuada el costo de oportunidad de los recursos utilizados.

En relación con la demanda futura, el estudio proyectó el crecimiento del tránsito a partir de la evolución esperada de la actividad económica, adoptando tasas de crecimiento moderadas y decrecientes a lo largo del período de análisis. Dichas hipótesis contemplan incrementos anuales para vehículos livianos del 2,0% en la primera década, 1,5% en la segunda y 1,0% en la tercera, mientras que para los vehículos pesados se consideraron tasas comprendidas entre 1,5% y 1,0% anual. Estas proyecciones se encuentran en el estudio de demanda presentado, no obstante, **deberán ser complementadas con un estudio de disposición a pagar por parte de los usuarios.**

El análisis presenta además un carácter conservador, dado que no incorpora determinados beneficios potencialmente atribuibles al proyecto, tales como la reducción de accidentes de tránsito, la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero, los efectos derivados del tránsito inducido y los impactos económicos indirectos sobre el área de influencia.

Los resultados obtenidos indican que el proyecto genera beneficios económicos suficientes para compensar los costos de inversión, operación y mantenimiento requeridos durante su vida útil. En particular, la evaluación arroja un Valor Actual Neto (VAN) social positivo de aproximadamente US\$ 8,9 millones y una Tasa Interna de Retorno (TIR) económica del 10%, superior a la tasa social de descuento del 9% utilizada en la evaluación. Estos resultados evidencian que la intervención propuesta es económicamente viable desde la perspectiva social y que contribuye a mejorar la eficiencia del sistema de transporte en el corredor analizado.



En virtud de lo expuesto, se concluye que el proyecto presenta fundamentos técnicos y económicos que respaldan su ejecución, observándose que las hipótesis adoptadas responden, en términos generales, a criterios prudentes y conservadores. No obstante, considerando que la rentabilidad obtenida supera la tasa social de descuento, para la etapa de factibilidad resulta recomendable complementar el análisis con ejercicios de sensibilidad que permitan evaluar la robustez de los resultados ante eventuales variaciones en las principales variables del modelo, particularmente aquellas relacionadas con el crecimiento de la demanda, los costos de inversión y los beneficios esperados.

f) Descripción de la estructura del Contrato PPP.

El artículo 36 del Decreto N.º 5441/2026 establece que el Estudio de Prefactibilidad debe incluir una descripción de la estructura del Contrato de Participación Público-Privada, entendida como la explicación preliminar del esquema contractual y operativo mediante el cual se organizaría la ejecución del proyecto bajo la modalidad APP.

En ese sentido, este requisito se refiere a la forma en que se estructuran las relaciones contractuales, financieras y operativas entre los distintos actores involucrados, así como a los mecanismos mediante los cuales se articulan los flujos de obligaciones, pagos y responsabilidades dentro del proyecto.

En el Estudio de Prefactibilidad presentado por el proponente se describe y explica en el numeral 5.2 - *Horizonte Contractual y Estructura Temporal* (pág. 76), la estructura del proyecto en un plazo contractual de 30 años, compuesto por 2 años de construcción y 28 años de operación.

En el numeral 5.3 del Estudio de Prefactibilidad, describe el *Modelo de Negocio*, donde el riesgo de demanda es asumido por el sector privado. El concesionario recauda los ingresos por peajes y con dichos recursos financia la inversión inicial (Capex), los costos de operación (Opex) y los servicios de deuda. El modelo financiero incorpora un aporte estatal del 25%, estructurado en 15 cuotas anuales iguales en términos nominales. A su vez, se prevé solicitud de garantías de ingreso mínimo como mecanismo de mitigación de riesgo.

Sin embargo, el Modelo de Negocio no incorpora al fideicomiso PPP (el fondo fiduciario de garantía y liquidez del artículo 43 de la ley N° 7452/2025) ni plasma adecuadamente la consecuencia jurídica de una sociedad de objeto específico (SOE) en un contrato de construcción o de operación de infraestructura, y por lo tanto no se refleja las relaciones entre los diversos *stakeholders* del proyecto PPP.

Todo ello deriva en la necesidad de complementación de lo requerido en el inciso f) (estructura del proyecto PPP) en los documentos a ser suministrados en oportunidad del estudio de

factibilidad. Si bien se comprende integralmente el negocio, aquí es donde se vislumbra que “Modelo de Negocio” no es lo mismo que “Estructura del Contrato PPP”.

La “Estructura” no puede cambiar el Modelo de Negocio, pero sí suplementarlo apropiadamente, pues, en efecto, casi todas las hipótesis o inputs and outputs del Modelo de Negocios se alimentan de la “Estructura” legal y viable de un proyecto PPP.

En consecuencia si bien el proponente describe la estructura de su propuesta de modelo de negocio, la aplicación de fondos en etapa de construcción, la estructura de financiamiento y consideraciones de bancabilidad, no se incluye en el estudio un gráfico ilustrativo que permita identificar, de manera esquemática, las interacciones entre la Administración Contratante, el futuro participante privado, las entidades financiadoras y otros actores relevantes, así como los flujos contractuales y financieros asociados a la ejecución del proyecto.

Con un gráfico ilustrativo también se permitirá visualizar de manera específica el funcionamiento de la estructura, con lo que se facilitaría una comprensión del esquema contractual y financiero planteado.

Dado que no se verifica que en la descripción de la estructura del negocio se identifique expresamente la utilización de un fideicomiso o fondo fiduciario como instrumento de administración de los flujos financieros del proyecto, no se le está dando el rol relevante al fondo fiduciario en un determinado PPP.

En los proyectos desarrollados bajo el régimen de Participación Público-Privada, el fideicomiso cumple un rol relevante como vehículo jurídico y financiero destinado a canalizar los ingresos del proyecto y garantizar la adecuada distribución de los pagos vinculados a la prestación de los servicios, así como a fortalecer los mecanismos de gestión y asignación de riesgos entre las partes.

En ese sentido, se considera pertinente que en la etapa de factibilidad se incorpore una ilustración detallada de la estructura contractual y financiera del proyecto, incluyendo la explicación del rol del fideicomiso en el esquema del contrato PPP.

g) Análisis preliminar de viabilidad financiera con el detalle de los compromisos firmes y contingentes a asumir por parte del gobierno

La evaluación financiera del Estudio de Prefactibilidad presentado analiza la viabilidad de una concesión bajo modalidad de asociación público-privada (APP) con un plazo contractual de 30 años. El proyecto contempla una inversión en infraestructura de aproximadamente **USD 134,1 millones** destinada a la rehabilitación de la calzada existente, construcción de travesías urbanas, terceros carriles, pasarelas peatonales, ensanche de puentes y obras asociadas a estaciones de peaje y pesaje.



La inversión total requerida durante el período de construcción asciende a **USD 151,1 millones**, incluyendo costos de construcción, operación durante la fase de obras, gastos financieros, fiscalización, seguros, impuestos ambientales e intereses durante la construcción.

El modelo financiero adopta como principales supuestos macroeconómicos un tipo de cambio base de PYG 6.700 por dólar estadounidense, una inflación anual del 4% para Paraguay y del 2% para Estados Unidos, así como un mecanismo de actualización tarifaria equivalente a la inflación local más un punto porcentual adicional. Asimismo, la demanda proyectada considera tres puntos de recaudación, con tasas de crecimiento del tránsito relativamente moderadas, que oscilan entre 1,5% y 1,0% anual durante el horizonte de evaluación.

Financiamiento.

El esquema financiero propuesto contempla una estructura de apalancamiento del 80% mediante deuda de largo plazo y un aporte de capital propio equivalente al 20% de la inversión total. La deuda se divide en dos tramos: un primer tramo denominado en guaraníes y respaldado por los ingresos de peaje, y un segundo tramo denominado en dólares estadounidenses cuyo servicio es cubierto mediante aportes del Estado.

La deuda se estructura en dos tramos diferenciados según la fuente de repago:

Fuente	%	USD
Capital Social (accionistas)	20%	30.245.932
Deuda Tramo I – PYG (riesgo de peajes)	32%	48.356.267
Deuda Tramo II – USD (aporte del Estado)	48%	72.627.460
Total	100%	151.229.659

Características de la Deuda de Largo Plazo

Parámetro	Tramo I – PYG	Tramo II – USD
Monto	USD 48,4 MM	USD 72,6 MM
Moneda	Guaraníes (PYG)	Dólares (USD)
Tasa de interés anual	11%	9%



Plazo de repago	15 años	15 años
Fuente de repago	Recaudación de peajes	Cuota anual del Estado
Structuring fee	1,5%	1,5%
Commitment fee	0,9%	0,9%

Ingresos.

Los ingresos del proyecto provienen de dos fuentes principales: la recaudación de peajes y un aporte anual del Estado destinado a respaldar el servicio de la deuda asociada al segundo tramo de financiamiento. El valor presente de los ingresos por peajes se estima en aproximadamente USD 255,3 millones, mientras que el aporte estatal alcanza un valor presente de USD 72,6 millones. En conjunto, los ingresos proyectados presentan un valor presente de USD 328 millones.

Aporte del Estado.

Parámetro	Valor
Porcentaje sobre VP de costos	25%
Valor presente del aporte (tasa 9%)	USD 72.627.460
Cuota anual (corriente, sin descuento)	USD 9.800.000
Reembolso de Expropiaciones	USD 5.000.000
Plazo de pagos	15 años

Rentabilidad.

Los resultados del análisis financiero indican que el proyecto presenta una rentabilidad atractiva y capacidad de generación de valor, reflejada en una TIR del proyecto del 13% y una TIR para los accionistas del 14,56%, ambas superiores a las tasas de descuento consideradas. Asimismo, los valores actuales netos positivos confirman la viabilidad financiera de la iniciativa, mientras que la participación estatal mediante aportes periódicos y mecanismos de garantía de ingresos mínimos contribuye a reducir significativamente el riesgo de demanda. En conjunto, los indicadores evidencian una estructura financiera sólida, con un período estimado de recuperación de la inversión de aproximadamente 12 años.



Observaciones de la viabilidad financiera presentada por el Proponente.

Verificación del Límite del 25% del Aporte del Estado

El estudio indica que el aporte del Estado equivale al 25% del valor presente de los costos del proyecto, lo que resulta en una cuota anual de USD 9,8 MM durante 15 años (suma nominal de USD 148,4 MM). Si bien el VP del aporte es de USD 72,6 MM a una tasa del 8%, es necesario profundizar en la etapa de la factibilidad:

- Documentar explícitamente la metodología de cálculo y la tasa de descuento utilizada para determinar el VP de los costos.
- Verificar que el ratio de 25% se mantiene bajo variaciones en el tipo de cambio y escenarios de estrés financiero, así como de ocurrir eventos que activen los pagos contingentes.

Ausencia de Estudio de Disposición a Pagar

La propuesta implica un incremento tarifario significativo: de PYG 5.000 (tarifa vigente) a PYG 10.000 durante la construcción y a PYG 18.233 al inicio de la operación. Esto representa multiplicar la tarifa por dos y por casi cuatro respectivamente. El informe no presenta evidencia de:

- Estudio de disposición a pagar de los usuarios de la ruta.
- Análisis de elasticidad precio-demanda para los distintos tipos de vehículo.
- Evaluación del impacto del incremento tarifario sobre los supuestos de tráfico del caso base.

Este análisis es crítico para la credibilidad de los supuestos de demanda e ingresos del modelo.

h) Análisis del impacto fiscal con una primera estimación de los compromisos firmes y contingentes.

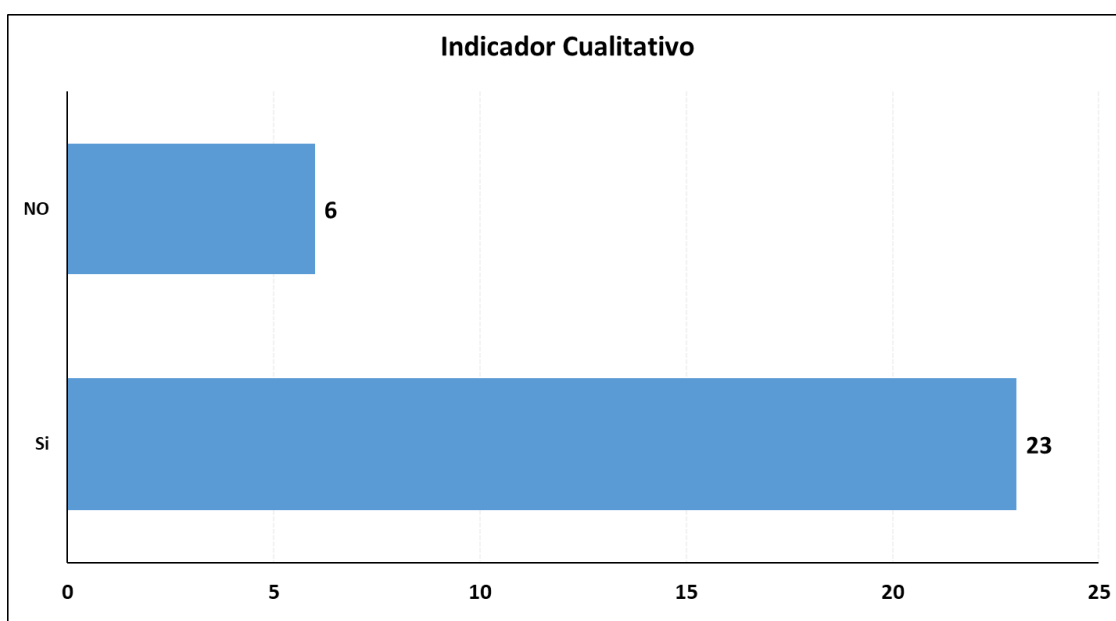
En cuanto al impacto fiscal y los compromisos firmes del Estado compete al MEF su análisis.

i) Estudio preliminar de Valor por Dinero cualitativo con objeto de justificar la conveniencia de utilizar la modalidad de PPP.

El Estudio de Prefactibilidad contiene el análisis de Valor por Dinero cualitativo que se desarrolla a partir de la aplicación de un indicador estructurado, compuesto por un conjunto de preguntas diseñadas para evaluar la pertinencia y conveniencia de la modalidad de APP frente a la ejecución pública tradicional. Este instrumento permite valorar dimensiones clave como la transferencia de

riesgos, la eficiencia operativa, la calidad de los servicios, la innovación tecnológica, la capacidad institucional y la sostenibilidad financiera del proyecto.

De esta manera, el estudio expone los resultados obtenidos de la aplicación del indicador cualitativo al proyecto en análisis. Dichos resultados ofrecen una primera aproximación integral a los beneficios estratégicos de optar por la modalidad APP, y constituyen un insumo fundamental para complementar el ejercicio cuantitativo que se desarrolla en el estudio de prefactibilidad.



Según la presentación del proponente, la aplicación del indicador cualitativo muestra un resultado favorable: de un total de 29 criterios analizados, 23 obtuvieron una valoración afirmativa, lo que refleja una alta correspondencia entre las características del proyecto y las ventajas asociadas a la modalidad APP. En conjunto, los resultados permiten concluir que la ejecución del proyecto bajo un esquema APP es recomendable, dado que maximiza la probabilidad de obtener Valor por Dinero en el largo plazo.

j) Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto.

Conforme al artículo 36 del Decreto Reglamentario N.º 5441/2026, el Estudio de Prefactibilidad debe incluir, entre otros contenidos mínimos, el análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto, el análisis preliminar de impacto ambiental, así como el análisis de los grupos de interés y la estrategia de comunicación.

En atención a dicha exigencia reglamentaria, y a los efectos de contar con el pronunciamiento técnico especializado respecto de los componentes socioambientales del Estudio de

Prefactibilidad, el proyecto fue remitido a la Dirección de Gestión Socio Ambiental del MOPC, a fin de que dicha dependencia analice, en el ámbito de sus competencias, el componente social, el componente ambiental, la identificación de comunidades indígenas, el análisis de los grupos de interés, la estrategia de comunicación, así como las incertidumbres, eventuales obstáculos y exigencias técnicas que deberían ser consideradas para la etapa de factibilidad.

En respuesta a dicha remisión, la Dirección de Gestión Socio Ambiental remitió el Memorándum DAS N.º 678/2026, de fecha 26 de mayo de 2026, por el cual elevó el análisis técnico correspondiente al componente social del Estudio de Prefactibilidad, juntamente con los informes vinculados al componente ambiental y social indígena.

En dicho informe concluye que, si bien el documento presentado identifica preliminarmente el área de influencia del proyecto y ciertos impactos sociales, ambientales y comunicacionales, el análisis requiere ser profundizado en la etapa de factibilidad, especialmente en lo relativo a la identificación de comunidades afectadas, la caracterización ambiental del área de intervención, la estrategia de comunicación y la implementación de mecanismos de consulta y participación ciudadana.

En ese contexto, advierte que el Estudio de Prefactibilidad identifica, en términos generales, el área de influencia del proyecto y reconoce la posible afectación social derivada de la intervención vial propuesta. Asimismo, constata que el estudio incorpora referencias a comunidades ubicadas en el área de influencia, incluyendo comunidades indígenas y núcleos familiares que podrían encontrarse directa o indirectamente alcanzados por el trazado.

No obstante, conforme a la evaluación realizada por las dependencias técnicas competentes del MOPC, el componente social presenta un nivel de desarrollo todavía preliminar, por lo que deberá ser sustancialmente profundizado en la etapa de factibilidad.

En particular, se requiere que el proponente identifique con mayor precisión las comunidades, asentamientos, núcleos familiares, actividades económicas, usos del suelo, accesos, servicios públicos, equipamientos comunitarios y demás elementos sociales susceptibles de afectación directa o indirecta por la ejecución del proyecto.

Asimismo, deberá desarrollarse una evaluación específica de los eventuales impactos vinculados a expropiaciones, reasentamientos, afectación de accesos, modificación de dinámicas de movilidad local, seguridad vial, conectividad comunitaria y eventuales interferencias con actividades productivas, comerciales o de subsistencia. Dicho análisis deberá permitir determinar, con mayor grado de certeza, la magnitud de los impactos, los grupos potencialmente afectados y las medidas de prevención, mitigación, compensación o gestión social que correspondan.

En relación con las comunidades indígenas identificadas dentro del área de influencia directa e indirecta, se deberá incorporar en la etapa de factibilidad un relevamiento específico, con documentación respaldatoria suficiente, incluyendo la caracterización de dichas comunidades, su ubicación georreferenciada, su situación jurídica, el vínculo con el área de intervención y la eventual necesidad de activar los procedimientos de consulta y consentimiento que correspondan, conforme al marco normativo aplicable y a la intervención del Instituto Paraguayo del Indígena.

En consecuencia, si bien el análisis social preliminar permite identificar elementos iniciales para la continuidad de la evaluación, corresponde dejar expresamente establecido que el proponente deberá completar y profundizar este componente en la etapa de factibilidad, incorporando estudios de campo, información primaria, caracterización socioeconómica, identificación de afectaciones concretas y un plan de gestión social adecuado a la naturaleza y escala del proyecto.

k) Análisis preliminar de impacto ambiental.

En cuanto al análisis preliminar de impacto ambiental, previsto igualmente como contenido mínimo del Estudio de Prefactibilidad por el artículo 36 del Decreto Reglamentario N.º 5441/2026, corresponde señalar que el documento fue analizado por la Dirección de Gestión Socio Ambiental, a través de sus dependencias técnicas competentes, a fin de verificar la suficiencia preliminar de la información ambiental presentada y determinar las exigencias que deberán ser observadas en la siguiente etapa del procedimiento.

De la evaluación remitida surge que el Estudio de Prefactibilidad contiene una identificación inicial de aspectos ambientales vinculados al proyecto, así como una aproximación general a los posibles impactos derivados de la intervención vial. Sin embargo, el análisis presentado no resulta suficiente para agotar la valoración ambiental del proyecto, por lo que deberá ser desarrollado con mayor precisión en la etapa de factibilidad.

En particular, señala la necesidad de que el proponente incorpore una traza georreferenciada del proyecto, en formato digital y compatible con sistemas de información geográfica, que permita determinar con exactitud el área de influencia directa e indirecta, la superposición con áreas ambientalmente sensibles, pasivos ambientales, cursos de agua, zonas boscosas, comunidades afectadas, áreas protegidas, corredores biológicos y demás elementos relevantes para la evaluación ambiental.

Asimismo, deberá elaborarse una evaluación ambiental y social más detallada, incluyendo la identificación y análisis de impactos críticos, acumulativos y sinérgicos, así como la determinación

de medidas de prevención, mitigación, compensación y monitoreo. Este análisis deberá contemplar, entre otros aspectos, la afectación de cobertura boscosa, biodiversidad, fauna, flora, recursos hídricos, suelos, emisiones, residuos, ruido, seguridad vial, interferencias durante la construcción y posibles impactos derivados de campamentos, obradores, préstamos, canteras, plantas industriales y áreas auxiliares.

También deberá verificarse la clasificación ambiental del proyecto conforme al marco normativo vigente y, en su caso, tramitarse ante la autoridad ambiental competente los estudios, licencias, permisos o autorizaciones que correspondan. En tal sentido, la etapa de factibilidad deberá incluir una definición más precisa del instrumento ambiental aplicable, así como los términos de referencia, estudios complementarios y presupuesto estimado para la implementación de las medidas de gestión ambiental y social.

Por tanto, el análisis ambiental preliminar permite advertir la existencia de aspectos relevantes que deben ser objeto de estudio ulterior, pero no sustituye ni agota la evaluación ambiental requerida para una decisión definitiva sobre la viabilidad del proyecto. En consecuencia, la aprobación de la prefactibilidad, en este extremo, debe quedar condicionada a que el proponente complete, actualice y profundice el análisis ambiental en la etapa de factibilidad, conforme a las observaciones técnicas formuladas por la Dirección de Gestión Socio Ambiental del MOPC.

I) Análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación.

Respecto del análisis de los grupos de interés y la estrategia de comunicación, también exigido por el artículo 36 del Decreto Reglamentario N.º 5441/2026 como parte del contenido mínimo del Estudio de Prefactibilidad, el informe remitido por la Dirección de Gestión Socio Ambiental advierte que el documento presentado contiene una identificación general de determinados actores institucionales vinculados al proyecto, tales como el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, gobiernos locales, organismos de control y otras entidades públicas con competencia sectorial. Sin embargo, dicho análisis resulta todavía insuficiente, en la medida en que no incorpora de manera completa a los actores sociales, comunitarios, territoriales y económicos que podrían verse afectados o interesados por la ejecución del proyecto.

En particular, se requiere que en la etapa de factibilidad el proponente elabore un mapa integral de actores, identificando y clasificando a los grupos de interés conforme a su nivel de influencia, grado de afectación, posición frente al proyecto, capacidad de incidencia y eventuales preocupaciones o expectativas. Dicho análisis deberá comprender, como mínimo, a comunidades locales, comunidades indígenas, propietarios y ocupantes afectados, usuarios de la vía,

transportistas, comerciantes, productores, municipios, gobernaciones, organizaciones comunitarias, instituciones educativas, servicios de salud, empresas de servicios públicos y demás actores relevantes del área de influencia.

Asimismo, deberá diseñarse una estrategia de comunicación y relacionamiento que establezca mecanismos claros, oportunos y verificables de información, consulta, participación y gestión de reclamos. Dicha estrategia deberá prever canales diferenciados según el tipo de actor, cronograma de actividades, responsables institucionales, metodología de registro, mecanismos de respuesta, criterios de trazabilidad y procedimientos para documentar las instancias de participación ciudadana.

Especial consideración deberá otorgarse a la comunicación con comunidades indígenas y grupos vulnerables, debiendo observarse los estándares aplicables en materia de participación, consulta culturalmente adecuada, acceso a la información y respeto a las formas propias de organización comunitaria. En ese sentido, cualquier proceso de socialización o consulta deberá ser coordinado con las instituciones competentes y debidamente documentado en la etapa de factibilidad.

En consecuencia, si bien el Estudio de Prefactibilidad contiene una aproximación inicial al análisis de actores, corresponde exigir al proponente que, en la etapa de factibilidad, presente una estrategia de comunicación estructurada, integral y operativa, que permita prevenir conflictos sociales, gestionar adecuadamente las expectativas de la población afectada y fortalecer la legitimidad social del proyecto.

m) Resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos, y como se plantea resolverlos.

El Estudio de Prefactibilidad presentado identifica y gestiona las incertidumbres y obstáculos del proyecto a través de una matriz de riesgos detallada en el capítulo 9, así como determinadas medidas de mitigación, orientada a asegurar la bancabilidad y el Valor por Dinero bajo el esquema APP.

Las principales incertidumbres y obstáculos identificados en el Estudio son:

- **Riesgo predial:** Se identifica como un obstáculo crítico la posible demora en la liberación de la franja de dominio, lo que podría retrasar el inicio de las obras.
- **Construcción:** Se consideran riesgos como el incremento en los precios de insumos o mano de obra y riesgo de performance del contratista de EPC de obra.



- Ambientales: Se consideran riesgos ambientales como infracción medioambiental a las normas establecidas, obstrucciones geológicas, climáticas, físicas y arqueológicas, entre otras que producen sobre plazos y mayores costos que los inicialmente proyectados para el proyecto.
- Factores sociales y políticos: La resistencia a la actualización de tarifas por peaje o decisiones administrativas discrecionales en contextos electorales representan obstáculos para la estabilidad financiera.

Por otra parte, se han detectado adicionalmente otras incertidumbres dentro del Estudio, las cuales son:

- Demanda de tráfico: Existe incertidumbre respecto a la disposición a pagar de los usuarios.
- Riesgo de Aporte del Estado: no se establece la forma en que los pagos del Estado no sobrepasen el porcentaje máximo establecido por Ley, teniendo en cuenta los pagos por garantía de ingreso mínimo (pago contingente) y los costos asociados a las expropiaciones.

Las medidas de mitigación propuestas en el Estudio son:

- **Contractuales y financieras:** Se propone un contrato EPC a suma alzada para transferir riesgos de construcción al privado, respaldado por seguros y garantías de ingreso mínimo por parte del Estado. Además, se contempla un aporte estatal de hasta el 25% para mitigar el riesgo de demanda.
- **Actualización tarifaria:** Implementación de una fórmula contractual automática basada en índices objetivos ($IPC + 1\%$) para asegurar la sostenibilidad sin discrecionalidad política.
- **Gestión operativa:** La liberación predial se mitiga mediante cronogramas vinculados al programa de obras y coordinación interinstitucional entre el MOPC y la SOE.
- **Plan de Gestión Ambiental y Social (PGA):** Se establece un PGA con protocolos de comunicación temprana con comunidades indígenas y programas de educación vial para reducir conflictos sociales y ambientales.

No obstante, no se identifica un apartado consolidado y estructurado que sintetice las principales incertidumbres del proyecto, obstáculos críticos para su implementación, impacto potencial sobre el costo, impacto sobre el plazo o sobre la bancabilidad, medidas específicas de mitigación, responsables de implementación ni mecanismos de seguimiento y control.

En consecuencia, el tratamiento de incertidumbres se encuentra disperso en distintos apartados del documento, principalmente en:



- diagnóstico técnico;
- matriz de riesgos;
- aspectos ambientales;
- y conclusiones generales.

Asimismo, si bien el estudio incorpora referencias a determinados riesgos, incertidumbres y medidas de mitigación, no se identifica un apartado consolidado que sintetice dichos aspectos con el nivel de profundidad requerido para una evaluación integral de viabilidad bajo modalidad PPP. En ese sentido, se recomienda desarrollar una precisión del apartado correspondiente o fortalecerlo en la etapa de factibilidad. El propio Estudio reconoce que las medidas planteadas son de carácter preliminar y que deberán profundizarse y validarse en la siguiente etapa del proyecto.

n) Plan de gestión del proyecto incluyendo descripción de los trabajos, tareas calendarizadas a realizar, incluyendo propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad.

El Estudio de Prefactibilidad incluye un capítulo 3.8 *Master Plan de Obras Iniciales y de Conservación*, el cual, según se describe tiene por objeto definir dónde, cuándo y cómo intervenir a lo largo del corredor vial. El documento señala que dicho Plan Maestro se estructura mediante planillas y gráficos interactivos conformados por módulos vinculados entre sí y de actualización dinámica, comprendiendo:

- Modulo 1: Sectorización de la red o ruta.
- Modulo 2: Estado superficial y estructural de la red o ruta.
- Modulo 3: Planificación de las obras de rehabilitación y las tareas de mantenimiento.
- Modulo 4: Cálculos métricos estimados por año.

Asimismo, se indica que se ha elaborado un Plan Maestro preliminar sobre la base de la información disponible a la fecha, el cual serviría como importante herramienta práctica para la etapa de factibilidad del proyecto y como “línea base” para la gestión del corredor; sin embargo, dicho documento no forma parte de los antecedentes adjuntos al estudio presentado, por lo que no resulta posible verificar su contenido, alcance o nivel de desarrollo.

Por otra parte, el estudio incorpora referencias generales a las distintas etapas del proyecto y contempla un Cronograma Físico-Financiero desarrollado en el Capítulo 10, además de describir los principales trabajos técnicos ejecutados durante la etapa de prefactibilidad.

Adicionalmente, el apartado 8.6 “Tramitación administrativa desde la prefactibilidad hasta la licitación” describe de manera general las principales actuaciones y etapas administrativas



requeridas para el avance del proyecto, constituyendo un insumo relevante para comprender la secuencia procedimental prevista desde la etapa de prefactibilidad hasta el proceso licitatorio.

No obstante, de la revisión efectuada no se visualiza la existencia de un Plan de Gestión del Proyecto desarrollado de manera integral que contemple la descripción detallada de las actividades a ejecutar, su calendarización, hitos de cumplimiento, responsables, entregables y mecanismos de seguimiento para las distintas etapas del proyecto ni la propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad, no obstante este último deberá cumplir mínimamente con el alcance definido en los art. 38 y 45 del Decreto N° 5441/2026.

En consecuencia, si bien que este estudio incorpora elementos relacionados con la planificación técnica y administrativa del proyecto; se recomienda complementar y profundizar dicho aspecto en la etapa de factibilidad, incorporando una planificación detallada de las actividades, estudios, cronograma de ejecución, hitos, responsables y productos esperados que permitan verificar adecuadamente la gestión y estructuración futura del proyecto.

3. Aspectos Técnicos.

3.1. Alcance

Como se ha señalado en apartados anteriores, el proyecto propone una intervención integral sobre la Ruta PY03, en el tramo comprendido entre los km 171 y 422, con una longitud aproximada de 251 km, conectando la ciudad de San Estanislao con la ciudad de Saltos del Guairá. La sectorización propuesta es la siguiente:

Tramos	Prog. Inicial	Prog. Final	Long (km)	Ciudades/Referencias
1	171	224	53	PY08 - Intersección PY03 con DO06
2	224	249	25	DO06 - PY13N (Cruce Curuguaty)
3	249	347	98	PY13N (Cruce Curuguaty) - PY07N (Anahi)
4	347	352	5	PY07N (Anahi) - PY07S (Cruce Karambey)
5	352	356	4	PY07S (Cruce Karambey) - Katuete
6	356	370	14	Katuete - Francisco Caballero



7	370	380	10	Francisco Caballero - La Paloma
8	380	404	24	La Paloma - Saltos del Guaira
9	404	422	18	Saltos del Guairá - Frontera Brasil.
Total			251	

La intervención contempla la rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor vial, así como la ejecución de obras destinadas a mejorar las condiciones de transitabilidad, seguridad vial y capacidad operativa de la ruta.

3.2. Ingeniería básica

Considerando que el estudio se encuentra desarrollado a nivel de prefactibilidad, no incorpora ingeniería de detalle ni documentación técnica suficiente para verificar integralmente la compatibilidad de las soluciones propuestas con los parámetros de diseño establecidos en el Manual de Carreteras del Paraguay (MOPC, versión 2019).

No obstante, el estudio presenta evidencias de la ejecución de trabajos de campo orientados al diagnóstico preliminar de la infraestructura existente, tales como relevamientos visuales, aforos de tránsito, levantamiento fílmico, ensayos deflectométricos (FWD), ejecución de calicatas, extracción de testigos asfálticos y ensayos DCP incorporando resultados generales, registros fotográficos y conclusiones técnicas derivadas de dichas investigaciones. No obstante, el nivel de detalle presentado resulta limitado para verificar integralmente los criterios adoptados para la definición de las intervenciones propuestas, observándose la ausencia de memorias de cálculo, bases de datos completas, planos específicos y demás documentación técnica que permita validar de manera exhaustiva las soluciones planteadas.

En particular, se observan los siguientes aspectos relevantes:

3.2.1. Rehabilitación integral del corredor

Se plantea la rehabilitación inicial de la totalidad del tramo objeto del proyecto. Sin embargo, la información disponible no permite verificar las características geométricas definitivas de la sección transversal proyectada. En tal sentido, durante la etapa de factibilidad deberá confirmarse el cumplimiento de los parámetros de diseño establecidos en la normativa vigente, particularmente en lo relativo a anchos de carril, banquetas y demás elementos geométricos aplicables a este tipo de corredor.



3.2.2. Travesías urbanas

El estudio contempla intervenciones en travesías urbanas mediante la adecuación de calles colectoras, construcción de rotondas y rehabilitación de una variante existente para tránsito pesado en la ciudad de Saltos del Guairá. No obstante, se recomienda precisar el alcance de las intervenciones previstas en cada una de las travesías urbanas localizadas a lo largo del corredor, incluyendo criterios de diseño, medidas de seguridad vial y tratamiento de accesos.

3.2.3. Estudios hidráulicos, estructurales y de drenaje

No se identifican relevamientos específicos sobre la capacidad hidráulica y estructural de las obras de drenaje existentes ni estudios detallados de los puentes que forman parte del corredor. Asimismo, no se observa un nivel de desarrollo técnico que permita validar los costos estimados de inversión y mantenimiento asociados a dichas estructuras. En consecuencia, se recomienda profundizar estos análisis durante la etapa de factibilidad.

3.2.4. Puentes y ampliación de capacidad

El proyecto contempla el ensanche de diez (10) puentes existentes con restricciones geométricas, así como la incorporación de terceros carriles para tránsito pesado y maniobras de sobrepaso en sectores específicos del corredor.

Asimismo, se prevé la construcción de un carril continuo reversible de aproximadamente 14,4 km entre los km 236 y 250, en el sector comprendido entre las intersecciones con las rutas PY13 Norte y PY13 Sur, así como la implementación de terceros carriles en sectores próximos a los puentes objeto de ampliación.

3.2.5. Infraestructura peatonal

Se contempla la construcción de pasarelas peatonales en sectores estratégicos del corredor, orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial de los usuarios vulnerables.

3.2.6. Estaciones de peaje y pesaje

El proyecto incluye obras civiles para estaciones de peaje y pesaje. Actualmente, el corredor cuenta con una única estación de peaje ubicada en el km 181 (Peaje Guayaibí). La propuesta prevé la incorporación de dos nuevas estaciones: una en el km 244 (Río Ytandey) y otra en el km 371 (Puente Kyha).

Al respecto, se recomienda solicitar al Proponente una justificación técnica, económica y operacional de las ubicaciones propuestas, incluyendo análisis de demanda, distribución del



tráfico, distancias entre plazas de peaje y suficiencia de ingresos para la sostenibilidad financiera del proyecto.

3.2.7. Vida útil de diseño

El estudio contempla una vida útil de diseño inicial de diez (10) años para las intervenciones estructurales propuestas.

Finalmente, se deja expresa constancia de que, en una eventual etapa de factibilidad y posterior desarrollo del proyecto, todas las soluciones técnicas deberán cumplir con los criterios, especificaciones y requerimientos mínimos establecidos en el Manual de Carreteras del Paraguay (MOPC, versión 2019), así como con las demás normativas técnicas aplicables.

3.3. Duración del proyecto.

El Estudio de Prefactibilidad establece un plazo contractual de treinta (30) años, compuesto por una etapa de construcción de dos (2) años y una etapa de operación y mantenimiento de veintiocho (28) años.

4. Consideraciones finales.

Analizada la documentación presentada por el proponente privado en relación con el proyecto denominado “*Proyecto de Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 - Tramo II: San Estanislao (km 171+000- Calle 6000)- Saltos del Guairá (km 422+000- Límite Brasil)*”, y considerando el alcance propio de la etapa de prefactibilidad prevista en la Ley Nº 7452/2025, se estima que, en términos preliminares, se encuentran reunidos los elementos suficientes para dar continuidad al procedimiento correspondiendo, en consecuencia, aprobar el proyecto en esta etapa de prefactibilidad.

Sin perjuicio de ello, del análisis realizado surgieron observaciones, solicitudes de aclaración, recomendaciones y aspectos que requieren una mayor profundización técnica, jurídica, económica, social y ambiental, los cuales deberán ser debidamente desarrollados, aclarados, corregidos, complementados e incorporados por el Proponente Privado en la etapa de factibilidad.

En tal sentido, se deja expresamente establecido que la presente aprobación en etapa de prefactibilidad no exime al Proponente de la obligación de desarrollar íntegramente los extremos señalados en este informe y demás requerimientos de la etapa correspondiente, en cuanto ello resulte necesario para la adecuada estructuración del proyecto y para las evaluaciones posteriores previstas en el régimen aplicable.

Asimismo, corresponde señalar que el MEF, por medio de las dependencias competentes, ejerce un rol específico en el análisis de las materias vinculadas a la asignación de riesgos en los proyectos desarrollados bajo el régimen de APP, así como en la evaluación de su impacto fiscal y de compromisos firmes que eventualmente pudieran derivarse de su estructuración, conforme al artículo 8, inciso b) de la Ley N° 7452/2025. En ese orden, las consideraciones formuladas en el presente informe sobre tales aspectos deberán ser también valoradas y profundizadas en el ámbito de competencia del MEF, a los efectos de la emisión de los dictámenes que le correspondan.

En consecuencia, la aprobación de la prefactibilidad no implica pronunciamiento definitivo sobre la viabilidad final, ni sobre su estructuración definitiva, ni sobre la procedencia de su ulterior aprobación, quedando las etapas posteriores supeditadas a la presentación de los estudios, antecedentes y documentos correspondientes a la fase de factibilidad, así como a las evaluaciones técnicas, económicas, financieras, jurídicas, sociales, ambientales y fiscales que deban realizar las instituciones competentes conforme al marco normativo vigente.

Por lo expuesto, corresponde remitir el presente informe a la Dirección de Asuntos Jurídicos del MOPC y, posteriormente, comunicar su contenido al MEF para los fines pertinentes.

VIVIANA
MERCED
ES GILL
VARGAS

Firmado
digitalmente por
VIVIANA
MERCED
ES GILL
VARGAS
Fecha: 2026.06.23
13:37:59 -03'00'

NOELIA
MARGARIT
A ORTEGA
DE FRANCO

Firmado
digitalmente por
NOELIA MARGARITA
ORTEGA DE FRANCO
Fecha: 2026.06.23
13:47:21 -03'00'

LUIS
ROBERTO
CACERES
MOREL

Firmado
digitalmente por
LUIS ROBERTO
CACERES MOREL
Fecha: 2026.06.23
13:54:52 -03'00'

VICTOR
JAVIER
ORTIZ
VELLA

Firmado
digitalmente por
VICTOR JAVIER
ORTIZ VELLA
Fecha: 2026.06.23
14:00:00 -03'00'

CARLOS
ALBERTO
OVIEDO PEÑA

Firmado
digitalmente por
CARLOS ALBERTO
OVIEDO PEÑA
Fecha: 2026.06.23
14:00:00 -03'00'

MARTHA
BEATRIZ
VERON

Firmado
digitalmente por
MARTHA
BEATRIZ VERON
Fecha: 2026.06.23
14:37:26 -03'00'

VERONICA
ELIZABETH
ARGUELLO
RIVERA

Firmado
digitalmente por
VERONICA
ELIZABETH
ARGUELLO
RIVERA
Fecha: 2026.06.23
14:48:23 -03'00'

PEDRO
ANTONIO
LACASA
GONZALEZ

Signature
numérique de
PEDRO ANTONIO
LACASA
GONZALEZ
Date: 2026.06.23
14:59:46 -03'00'

JOSE JAVIER
MIGUEL
BLANC
RECALDE

Digitally signed
by JOSE JAVIER
MIGUEL BLANC
RECALDE



MEMORÁNDUM DAS N° 678/2026

A : **Abg. Guadalupe Rivas Royg**, Directora.
Dirección de Gestión Socio Ambiental.

DE : **Abg. Julia Etcheverry**, Supervisora Social **JULIA ETCHEVERRY**
Departamento de Asuntos Sociales. **ABOGADA**
Mat. 15.775

REFERENCIA : **Memorándum DIPE N° 118/2026. ME DGSA N° 1809/2026.** Solicitud de Evaluación de Estudio de Prefactibilidad del PPP “Proyecto Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 – Tramo II: San Estanislao (Km 171) – Saltos del Guairá (Km422)” límite con Brasil. Presentado bajo iniciativa privada.

OBJETO : Análisis del Componente Social del Estudio de Prefactibilidad.

FECHA : 26 de mayo del 2026.

Remito a Usted y por su intermedio a quien corresponda, en referencia al **Memorándum DIPE N° 118/2026**, a través del cual se solicita la Evaluación del Estudio de Prefactibilidad del Proyecto PPP “Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 – Tramo II: San Estanislao (Km 171) – Saltos del Guairá (Km422), en virtud de la Ley N° 7452/2025, “*De modernización del régimen de promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del estado*” y su decreto reglamentario.

Al respecto, en adjunto se remite la evaluación del Estudio de Prefactibilidad en cuanto al componente social, realizado desde el Departamento de Asuntos Sociales, en el cual se solicita sean agregadas las exigencias técnicas para la posterior presentación en la Etapa de Factibilidad y en el Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP), a fin de cumplir con los estándares óptimos en los aspectos ambientales y sociales.

Así mismo, se remite en adjunto la Evaluación de los componentes Ambiental y Social Indígena, a través de los Memorándums DEVIA N° 212/2026 y DAIN N° 145/2026, que contienen las exigencias técnicas a ser cumplidas que permita cuantificar los impactos y definir las medidas específicas de manejo ambiental y social.

Se solicita comunicar los resultados del análisis a la **Dirección de Proyectos Estratégicos**, a fin de proseguir con los trámites correspondiente.

Asunción, 26 de mayo del 2026.

A la **Dirección de Proyectos Estratégicos**, para los fines pertinentes.



Abg. Guadalupe Rivas Royg, Directora.
Dirección de Gestión Socio Ambiental.
Gabinete de la Ministra.



DIRECCIÓN DE GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL COORDINACIÓN SOCIAL	
REVISIÓN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD	
PROYECTO	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD DE LA RUTA PY03 – TRAMO II: SAN ESTANISLAO (km 171+000 - Calle 6000) – SALTOS DEL GUAIRÁ (km 422+000 – Límite Brasil)
EMPRESA	CONEMPA S.A.
ME DGSA N°	1809/2026

OBJETO

El presente documento contiene el análisis y observaciones realizadas al componente social del Estudio de Prefactibilidad presentado bajo iniciativa privada en el marco de la Ley N° 7452/2025.

La revisión se realiza conforme a lo establecido en la Ley N° 7452/2025, art. 48, con énfasis en el Decreto N° 5441/2026, art. 44 y 36, que establecen que el estudio de Prefactibilidad deberá contener, entre otros aspectos:

- Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto.
- Análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación y resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos y la forma en que se plantea resolverlos.
- Plan de Gestión del Proyecto incluyendo propuesta detallada del contenido que tendrá el Estudio de Factibilidad.

ANÁLISIS DEL CONTENIDO DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD

El Departamento de Asuntos Sociales realizó el Análisis del componente social del Estudio de Prefactibilidad, en base a los siguientes ítems:

ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD	
Ítems a evaluar	Observaciones y Exigencias
4.10.1 Situación Sin Proyecto.	▪ Se solicita evidenciar en un capítulo específico dentro del EIAP los pasivos sociales, los cuales corresponden a efectos sociales preexistentes, anteriores a las intervenciones viales previstas, localizadas en el Área de Influencia Directa (AID).
7.27 Programa de Seguridad Vial	▪ Se solicita que la cartelera de “Hombres Trabajando” sea sustituida por “Hombres y Mujeres Trabajando”
7.28 Gestión Social	▪ Se solicita incorporar la línea de base social que deberá estructurarse por tramos para una mayor precisión de las condiciones sociales preexistentes en cada sector del área de influencia Directa e Indirecta.
7.1.32 Temas Generales a tratarse durante la capacitación del personal	▪ Se solicita la inclusión de temas sociales, tales como: Manual de Convivencia y Reglas de Convivencia.
Exigencias Técnicas	
Determinación de Impactos Sociales.	▪ Se solicita la presentación del estudio de impacto social cuantificado, según los tramos a ser intervenidos, incluyendo los datos socioeconómicos realizados. Área de Influencia Directa e Indirecta.
Expropiaciones	▪ Se solicita identificar las posibles afectaciones y procedimiento en la implementación de la Ley N° 5389/2015.

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

JULIA ETCHEVERRY
ABOGADA
Mat. 15.775



Consultas Públicas	▪ Se solicita evidenciar en la Etapa de Factibilidad el inicio del proceso sistemático de las Consultas Públicas con la población involucrada.
Grupos de Interés y Estrategia de Comunicación	▪ Se solicita incorporar una estrategia de comunicación estructurada que defina los lineamientos para el relacionamiento con los actores claves, grupos de interés y por sobre todo con la comunidad afectada por el proyecto. ▪ Se solicita implementar como estrategia de comunicación la planificación de las Consultas Públicas con la comunidad a ser afectada <u>por el proyecto</u>.

CONCLUSIÓN

El documento analizado identifica el área de influencia del proyecto, cuenta con un análisis preliminar de impactos sociales, línea de base social con posibles afectaciones, sin embargo, deben de ser incluidas en el estudio los núcleos familiares a ser afectados por el proyecto, la identificación de los potenciales impactos según su ubicación geográfica, el alcance de las obras y las medidas de mitigación a ser implementadas, estrategia de comunicación y posibles obstáculos no resueltos y la forma en que se plantea resolverlos, por lo cual se solicitan exigencias técnicas en cuanto al componente social que sean incluidos en la siguiente etapa de Factibilidad, es así que se recomienda solicitar el cumplimiento de las exigencias técnicas que constan en el presente documento.

Se remite el presente para su consideración.

Asunción, 26 de mayo de 2026.


Abg. Julia Etcheverry, Supervisora Social
Departamento de Asuntos Sociales
JULIA ETCHEVERRY
ABOGADA
Mat. 15.775

MEMORÁNDUM DAIN N° 145/2026

PARA: Lic. Francisca Isidora Martínez, Jefa Interina
Departamento de Asuntos sociales.

DE: María Acela Olmedo, Jefa Interina *MA Olmedo 24*
Departamento de Asuntos Indígenas

REF: Memorándum DIPE N° 118/2026. M.E. DGSA N° 1809/2026. Solicitud de evaluación de estudio de prefactibilidad del Proyecto PPP “Mejoramiento de la seguridad y de la transitabilidad de la Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá” presentado bajo iniciativa privada.

OBJETO: Análisis del componente social indígena del Informe del Estudio de Prefactibilidad.

FECHA: 22 de mayo de 2026

Me dirijo a usted, y por su intermedio a quien corresponda, con el objeto de dar respuesta al Memorándum DIPE N° 118/2026, por el cual la Dirección de Proyectos Estratégicos remite el Informe del Estudio de Prefactibilidad del Proyecto PPP Proyecto Mejoramiento de la seguridad y de la transitabilidad de la Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá presentado bajo iniciativa privada.

El Departamento de Asuntos Indígenas, a través del Supervisor Social Indígena, Lic. Celso Rolón, informa que contrastando la traza proyectada con datos oficiales georreferenciados del Instituto Nacional de Estadística (INE) se identifican las siguientes comunidades indígenas en el área de influencia:

Proyecto	Comunidad	Municipio	Área de influencia	Distancia
Ruta PY 03, Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá	Palomita	Yrybucua	Indirecta	1,7 km aprox.
	Yapy, Santa Isabel	Yrybucua	Directa	El trazado atraviesa la comunidad
	Tunapoty	Yasy Cañy	Directa	El trazado atraviesa la comunidad
	Ñupoty	Yasy Cañy	Indirecta	0,9 km aprox.
	Mbocayaty	Yasy Cañy	Indirecta	0,5 km aprox.
	San Antonio	Yasy Cañy	Directa	El trazado linda con la comunidad
	Núcleos de familia Cerrito	Curuguaty	Directa	El trazado linda con la población indígena
	Aguae	Curuguaty	Indirecta	1,6 km aprox.
	Yvy Katu	Curuguaty	Indirecta	0,9 Km aprox.

En atención a esta situación, se debe proceder desde la planificación del proyecto, conforme a lo establecido en el Decreto Presidencial N° 1039/2018, que establece el Protocolo para la Consulta y Consentimiento con los Pueblos Indígenas que habitan en el Paraguay.

En relación a la identificación de las comunidades indígenas tanto del área de influencia directa como indirecta, deben ser incluidas en el presente estudio, a fin de cumplir con la normativa legal vigente para la identificación de los potenciales impactos según su ubicación geográfica, el alcance de las obras y las medidas de mitigación a ser implementadas en el marco del proyecto.

El documento presentado no cuenta con la identificación de las comunidades indígenas, por lo tanto se recomienda ajustar el componente social indígena, de acuerdo a las exigencias técnicas que constan

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

en el análisis en adjunto y presentar en el informe correspondiente a la etapa de factibilidad, salvo mejor parecer.

Al respecto, el procedimiento que corresponde a las comunidades que se encuentran en el área de influencia directa, debe ser de Consulta y Consentimiento, mientras que con las comunidades del área de influencia indirecta corresponde la socialización del proyecto, según la Resolución INDI N° 78/2025. (Anexo 1).

Estas actividades deben ser coordinadas con el Departamento de Asuntos Indígenas, quien realizará las gestiones ante el Instituto Paraguayo del Indígena (INDI), para el acompañamiento correspondiente.

Se solicita comunicar a la Dirección de Proyectos Estratégicos y por su intermedio a la empresa proponente, las results del presente análisis, para continuar con los trámites correspondientes.



Ma. Acela Olmedo M.
Jefa Interina
Dpto. de Asuntos Indígenas
DGSA - MOPC

Misión: "Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población".

Visión: "Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano".

DIRECCIÓN DE GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL
COORDINACIÓN SOCIAL
DEPARTAMENTO DE ASUNTOS INDÍGENAS
ANÁLISIS DEL INFORME Y EVALUACIÓN SOCIO AMBIENTAL DEL
ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD.

1. IDENTIFICACIÓN

Datos del Estudio	
NOMBRE DEL PROYECTO	Proyecto PPP “Mejoramiento de la seguridad y de la transitabilidad de la Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá”.
TRAMO VIAL:	Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá
ETAPA	Prefactibilidad bajo Modalidad de Alianza Público-Privada (APP)
EMPRESA PROPONENTE:	CONEMPA, Consorcio de Empresa Constructora Paraguaya S.A.
ME DGSA N°	1809/2026.

2. OBJETO

Un estudio de pre factibilidad es un análisis inicial de un proyecto propuesto que evalúa la viabilidad general y proporciona información básica para tomar una decisión; consiste en analizar factores de mercado, técnicos, económicos, financieros, operativos y de impacto ambiental y social para determinar si el proyecto es una oportunidad viable antes de invertir recursos significativos en un estudio de factibilidad más detallado.

En este documento se expone el análisis y las observaciones realizadas por el Departamento de Asuntos Indígenas al informe correspondiente a la etapa de Estudio de Prefactibilidad a la iniciativa privada para el proyecto vial Proyecto PPP “Mejoramiento de la seguridad y de la transitabilidad de la Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá”.

El objetivo de estudio social en esta etapa es definir con más precisión los grupos sociales interesados, comunidades indígenas identificadas en el área de influencia del Proyecto PPP “Mejoramiento de la seguridad y de la transitabilidad de la Ruta PY 03 – Tramo II – San Estanilao – Saltos del Guairá” presentado bajo iniciativa privada, bajo la modalidad APP.

3. VERIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL INFORME DE PREFACTIBILIDAD.

El equipo técnico del Departamento de Asuntos Indígenas de la Coordinación Social, ha realizado el análisis del informe del estudio de prefactibilidad de la empresa proponente, en base a los siguientes ítems:

EMPRESA PROPONENTE			
CONEMPA			
Aspectos a tener en cuenta en un Estudio de Prefactibilidad según la LEY N° 7452/2025 y el decreto 5441/2026.		Cumplimiento	
		Cumple/No Cumple	Observaciones
3.1.	Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto -Identificación de comunidades indígenas en el área de influencia -Descripción socio demográfica, económica y legal de las comunidades.	Cumple Parcialmente	El estudio menciona áreas de influencia, directa e indirecta del proyecto: - Identifica las diferentes comunidades indígenas asentadas en el área de influencia directa del proyecto y no las comunidades del

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte y servicios para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

Lic. Celso Antonio Rolón
Suplen. Titular
DAIN - DGSA - MOPC

	-Evaluación Preliminar de posibles afectaciones		área de influencia indirecta. - Se requiere visualizar en el Informe el Diagnóstico preliminar de las comunidades indígenas existentes en la zona. - Evalúa los riesgos y potenciales impactos del proyecto a las comunidades afectadas en el área directa, incluir también las indirectas.
3.2.	Análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación. Analizar los grupos o pueblos indígenas establecidos en la zona. Como estrategia de comunicación planificar la implementación de la Consulta y Consentimiento Libre Previo e Informado (CCLPI) con las comunidades indígenas	Cumple parcialmente	Al determinar y analizar las comunidades indígenas de las áreas de influencia directa del Proyecto, para el estudio de factibilidad y diseño final. Presentar un plan y cronograma para realizar la Consulta de Consentimiento, Libre, Previo e Informada en la comunidad para diseñar con la comunidad medidas de mitigación de impactos (Decreto 1039/2018). Además de eventos de CCLPI diseñar estrategias de comunicación culturalmente adecuados. Para las comunidades indígenas identificadas en el área de influencia indirecta realizar la socialización del Proyecto según lo establecido en la Resolución INDI N° 78/2025.
3.3.	Resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos, y como se plantea resolverlos. Caracterización social y Análisis sociocultural aproximado de las comunidades afectadas; efectuar una evaluación Preliminar de alternativas	Cumple	Realiza una evaluación preliminar de los potenciales impactos del Proyecto; pero, se necesita realizar un análisis en función de su capacidad de responder al territorio o grupos de familia donde se emplaza el Proyecto, para mitigar los principales impactos detectados según la realidad de cada pueblo o comunidad indígena.
3.4.	Análisis preliminar de impacto ambiental Evaluar técnicamente los impactos socioambientales y territoriales de los anteproyectos preliminares. Proponer medidas de mitigación y monitoreo de los mismos y las demandas recogidas durante las instancias de participación ciudadana.	Cumple parcialmente	Busca medidas de mitigación para las comunidades indígenas, pero se debe incluir el proceso de Consulta y Consentimiento Libre Previo e Informado en áreas de influencia directa y la socialización con las áreas de influencia indirecta. En el informe debe contemplar la realización de la consulta y socialización para los diseños finales antes de su implementación.


Lic. Celso Antonio Rolón
Supervisión Social
DAN - DGSA - MOPC

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

3.5.	Plan de gestión del proyecto Identificar potenciales impactos y definir medidas de manejo social.	Cumple	Define cómo se ejecutará, monitoreará y controlará un proyecto para tener una vinculación socio comunitaria y mitigar impactos adversos.
------	--	--------	--

4. EXIGENCIAS TÉCNICAS

- Identificar todas las comunidades o núcleos de familias indígenas del área de influencia por el Proyecto.
- Descripción y diagnóstico de las comunidades y núcleos de familias indígenas.
- Evaluar los riesgos y potenciales impactos del proyecto a las comunidades indígenas.
- Presentar un Plan y cronograma para el inicio del proceso de la Consulta de Consentimiento, Libre, Previa e Informada con las comunidades indígenas del área de influencia directa, para el diseño del Plan para Pueblos Indígenas y las medidas de mitigación de impactos, así como del inicio del proceso de socialización con las comunidades del área de influencia Indirecta.
- Coordinar con el Departamento de Asuntos Indígenas el inicio, para realizar los trámites ante el INDI, para el acompañamiento correspondiente.
- Analizar y proponer medidas de mitigación para las comunidades indígenas, en relación al alcance del proyecto, teniendo en cuenta que el mecanismo para lograr las medidas adecuadas es a través del proceso de Consulta y Consentimiento Libre Previo e Informado, que debe ser realizada desde la planificación.
- Diseñar el Plan para Pueblos Indígenas, con programas y actividades en los cuales se refleje el resultado de las consultas libres previas e informadas, como medidas de mitigación e impactos identificados por la comunidad, con metodología, cronograma de ejecución, etc.

5. CONCLUSIÓN

En base al análisis realizado al documento, al contenido correspondiente del estudio de prefactibilidad, se informa que contrastando la traza proyectada con datos oficiales georreferenciados del Instituto Nacional de Estadística (INE) se identifican comunidades indígenas y núcleos de familias en el área de influencia directa e indirecta, que deben ser incluidas en el estudio a fin de cumplir con la normativa legal vigente para la identificación de los potenciales impactos según su ubicación geográfica, el alcance de las obras y las medidas de mitigación a ser implementadas en el marco del proyecto.

El documento presentado no cuenta con la identificación de las comunidades indígenas, por lo tanto se recomienda ajustar el componente social indígena, de acuerdo a las exigencias técnicas que constan en el análisis en adjunto y presentar en el informe correspondiente a la etapa de factibilidad.

Al respecto se pone a conocimiento que el procedimiento que corresponde a las comunidades que se encuentran en el área de influencia directa, debe ser de Consulta y Consentimiento, mientras que con las comunidades del área de influencia indirecta corresponde la socialización del proyecto, según la Resolución INDI N° 78/2025. (Anexo 1).

Estas actividades deben ser coordinadas con el Departamento de Asuntos Indígenas, quien realizará las gestiones ante el Instituto Paraguayo del Indígena (INDI), para el acompañamiento correspondiente.


Lic. Celso Antonio Rolón, Supervisor Social Indígena
Departamento de Asuntos Indígenas

Misión: "Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población".

Visión: "Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano".



URGENTE

MEMORANDO DEVIA N° 212/2026

A : Ing. LUCIA VERA, Jefa Interina
Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental

DE : Ing. MERCEDES ARMAS, Supervisora Ambiental *Mercedes ARMAS*
Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental

REF. : Estudio de Prefactibilidad del Proyecto PPP “Proyecto mejoramiento de la seguridad y transitabilidad de la ruta PY03 – tramo II: San Estanislao (Km 171+000 - Calle 6000) – Saltos del Guayra (Km 422+000 – límite Brasil)”, presentado bajo iniciativa privada.

OBJ. : Respuesta al MEMORÁNDUM DIPE N° 118/2026.

FECHA : 25 de mayo de 2026.

Me dirijo a Usted y por su intermedio a quién corresponda, el Informe correspondiente a la evaluación del denominado *ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DEL PROYECTO PPP “Mejoramiento de la seguridad y transitabilidad de la ruta PY03 – tramo II: San Estanislao (Km 171+000 - Calle 6000) – Saltos del Guayra (Km 422+000 – límite Brasil)”*, en virtud de la Ley N° 7452/2025 “*De modernización del régimen de promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del estado*” y su decreto reglamentario.

Al respecto, se remite adjunto el Informe técnico de evaluación del precitado proyecto. Asimismo, se remiten las *Fichas de Clasificación preliminar de proyectos viales (FCAP)* y de *Evaluación ambiental preliminar (FEAP)*.

Se deja constancia que el documento evaluado no cuenta con un análisis de grupos de interés completo y tampoco se incorpora una estrategia de comunicación estructurada que defina lineamientos claros para el relacionamiento con los actores y grupos de interés, por lo cual es parecer de esta dependencia que el documento evaluado cumple parcialmente con los requerimientos para llegar a un nivel de prefactibilidad en los aspectos ambientales y sociales.

Para la etapa de factibilidad siguiente, se deberá desarrollar y presentar un Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP) detallado, conforme a los términos de referencia en adjunto, que permita cuantificar los impactos y definir medidas específicas de manejo ambiental y social.

Por lo tanto, **se adjuntan:**

1. Informe técnico de evaluación
2. Fichas FCAP - MOPC SIGAS
3. Fichas FEAP - MOPC SIGAS

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

4. Términos de Referencia para elaboración de Estudios de Impacto Ambiental y Social de proyectos viales con Categoría “A”
5. Propuesta Técnica para realizar Evaluación Ecológica Rápida

Sin otro particular, me despido. Atentamente.

Asunción, *25* de mayo del 2026

A la **Coordinación Ambiental**, con el Visto Bueno del **Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental**, con el fin de continuar con los trámites correspondientes
Atentamente,

Ing. Lucía Vera
Jefa interina
Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental
DGSA - MOPC

ING. LUCÍA VERA, Jefa interina
Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Asunción, *25* de mayo del 2026

A la **Coordinación Social**, con el visto bueno de la **Coordinación Ambiental**, con el fin de continuar con los trámites pertinentes para su debida diligencia a la **Dirección de Proyectos Estratégicos**.

Atentamente.

Ing. Laura Leiva, Coordinadora
CTDA I - 1493
Coordinación Ambiental
Dirección de Gestión Socio Ambiental
MOPC

Ing. LAURA LEIVA, Coordinadora Ambiental
Coordinación Ambiental

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.



DIRECCIÓN DE GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL
COORDINACIÓN AMBIENTAL
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
REVISIÓN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD

1. ANTECEDENTES

PROYECTO	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD DE LA RUTA PY03 – TRAMO II: SAN ESTANISLAO (km 171+000 - Calle 6000) – SALTOS DEL GUAYRA (km 422+000 – Límite Brasil)
EMPRESA	CONEMPA S.A.
TIPO DE INFORME	Estudio de Prefactibilidad
MEU N°	-
MESA DE ENTRADA DGSA N°	1809/2026 del 20/04/2026

2. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO

El presente informe, presentado con ME DGSA N° 1809/2026 de fecha 20/04/2026, tiene como objetivo evaluar los documentos vinculados al componente socioambiental del estudio de prefactibilidad del Proyecto de mejoramiento de la seguridad y transitabilidad de la ruta PY03 – tramo II: San Estanislao (Km 171+000 - Calle 6000) – Saltos del Guayra (Km 422+000 – límite Brasil), presentado bajo iniciativa privada en el marco de la Ley N° 7452/2025.

La revisión se realiza dentro del ámbito de competencia de esta dirección, conforme a lo establecido en el artículo 48 de la Ley N° 7452/2025 y, en particular, en los artículos 44 y 36 del Decreto N° 5441/2026 que establecen que el estudio de prefactibilidad deberá contener, entre otros aspectos: *Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto, análisis preliminar de impacto ambiental, análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación y resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos, y la forma en que se plantea resolverlos.*

De tal forma, se ha procedido a verificar y analizar las condiciones de línea de base detalladas en el Informe recibido, a fin de establecer las directrices obligatorias para la próxima etapa de Factibilidad.

3. DESARROLLO

3.1 ANÁLISIS AMBIENTAL RELEVANTE DEL PROYECTO

Ing. Amb. Mercedes Armas R.
 CTCA I - 1286

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

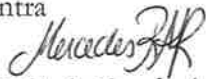
La información presentada sobre Pasivos Ambientales requiere incluir mapas georreferenciados de los puntos mencionados. Se recomienda presentar evidencia fotográfica (con fecha y coordenadas) de los Pasivos Ambientales, los cuales deberán ser abordados en un capítulo específico dentro del Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP). Estos pasivos corresponden a efectos socioambientales preexistentes —anteriores a las intervenciones viales previstas— localizados en el Área de Influencia Directa (AID).

A continuación, se cita los hallazgos relevantes en el documento:

1. Se observa la ausencia de una traza georreferenciada del proyecto en formato digital (archivos shapefile, KMZ, etc.), lo cual dificulta la localización precisa de los sitios propuestos para intervención, especialmente en aquellos sectores donde se prevén modificaciones y ampliaciones, tales como la propuesta de variante para vehículos pesados en la ciudad de Salto del Guairá y la construcción de terceros carriles. La disponibilidad de archivos de geolocalización resulta necesaria para determinar las potenciales afectaciones dentro del área de influencia directa e indirecta del proyecto. En ese sentido, se solicita que, para la próxima presentación, se adjunten los correspondientes archivos de geolocalización del proyecto.
2. Se debe realizar una Evaluación Ecológica Rápida en la Etapa de Factibilidad. La metodología recomendada es de The Nature Conservancy (TNC), en la versión disponible en Español. Deberá estructurarse por tramos, a fin de caracterizar con mayor precisión las condiciones ambientales preexistentes en cada sector del área de influencia. El estudio deberá ser complementado con mapas de las ubicaciones georreferenciadas e imágenes satelitales. Remitirse al Anexo, donde se incluyen las especificaciones técnicas correspondientes al EER.
3. Para la etapa de Factibilidad determinar la existencia de hábitats críticos, ecosistemas sensibles, corredores biológicos y especies en peligro vinculándolo exclusivamente al Área de Influencia Directa (AID) y al Área de Influencia Indirecta (AII) del proyecto.
4. Identificar los cursos hídricos del Área de Influencia Directa (AID) y del Área de Influencia Indirecta (AII) tanto del trazado existente como del proyectado con énfasis en aquellos donde los puentes serán ensanchados. El análisis debe estar sustentado con mapas georreferenciados trabajados con Sistemas de Información Geográfica (SIG) y verificaciones de campo.
5. Análisis de alternativas y sitios potenciales para Estructuras de Pasos de Fauna: Se recomienda incorporar en el EIAP (etapa de factibilidad) un análisis específico para la localización óptima de pasos de fauna, sustentado en criterios ecológicos. El análisis deberá considerar particularmente su proximidad con el área del **Refugio Biológico de Mbarakayú**, dada su relevancia ecológica.
6. Afectación general de cobertura boscosa según base de datos del INFONA: Ante la necesidad de liberación de franja y ampliaciones, se exige la inclusión Análisis de Clasificación Supervisada mediante análisis SIG-GIS de la superficie de cobertura boscosa, utilizando imágenes satelitales actualizadas (Base de datos se encuentra disponible en la página oficial de INFONA).

Misión: "Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, energía, para la integración y desarrollo económico de la población".

Visión: "Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano".


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

1. Dado que no se evidencian consultas públicas se debe iniciar un proceso sistemático de consulta pública con la población involucrada durante la etapa de factibilidad.
2. En el documento presentado se debe identificar la existencia de comunidades indígenas en las AID y AII del proyecto. Se expone a continuación el Mapa de Influencia Indirecta con las comunidades que se verificar a través de la herramienta SIG-GIS.



Mercedes RAR
Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

Se observa que este análisis se concentra en las instituciones intervinientes y no incluye a componentes del ámbito civil, usuarios de la vía, población vulnerable entre otros. Es necesario **elaborar una matriz de involucrados en la cual se expongan los niveles de influencia, interés y estrategias de gestión propuestas para cada tipo de actor.**

Asimismo, **no se incorpora una estrategia de comunicación estructurada que defina lineamientos claros para el relacionamiento con los actores y grupos de interés**, lo cual constituye una omisión relevante considerando la importancia de una gestión social efectiva en el desarrollo del proyecto.

3.4 RESUMEN DE LAS INCERTIDUMBRES Y POSIBLES OBSTÁCULOS PARA EL BUEN DESARROLLO DEL PROYECTO Y LA FORMA EN QUE SE PLANTEA RESOLVERLOS.

Se presenta una matriz con la clasificación de los riesgos del Proyecto en función de la combinación entre probabilidad de ocurrencia e impacto, permitiendo identificar de forma clara los de mayor relevancia. Esta herramienta facilita la priorización de medidas de mitigación y la adecuada gestión de los riesgos durante el ciclo de vida del Proyecto.

Respecto a la forma en que se plantea resolverlos, se describió mecanismos de mitigación generales para cada uno de los riesgos identificados.

4. CONCLUSIÓN

Dejando expresa constancia de que la verificación técnica responde al contenido del Estudio de Prefactibilidad presentado bajo la Modalidad Iniciativa Privada en el marco de la Ley N° 7452 “*De modernización del régimen de promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del estado*” y su decreto reglamentario 5441/2026, artículo 36 inciso j) *Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto*, k) *análisis preliminar de impacto ambiental*, l) *análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación* y m) *resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos, y la forma en que se plantea resolverlos*, **el documento evaluado cumple parcialmente con los requerimientos para llegar a un nivel de prefactibilidad.**

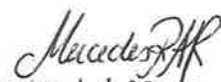
Se describe anteriormente, todas las observaciones al documento, como también se remite adjunto la Ficha de Clasificación Ambiental preliminar (FCAP) y la Ficha de Evaluación Ambiental preliminar (FEAP) como productos del presente Informe técnico. El documento evaluado no cuenta con una identificación de actores interesados, aparte de las instituciones relacionadas al Proyecto APP y tampoco cuenta con la estrategia comunicacional que defina los criterios de relacionamiento.

Se solicita en carácter de exigencia técnica:

- Pasivos ambientales: Es fundamental asegurar una documentación rigurosa de dichos pasivos, acompañada de su correspondiente análisis técnico y registro fotográfico, con

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.


Amb. Mercedes Armas
CTCA I - 1286



el propósito de evaluar y diagnosticar las problemáticas existentes bajo el escenario de “situación sin proyecto”.

- b. Análisis de Grupos de Interés: Como parte del diseño de los proyectos se deberán identificar a aquellas partes que puedan tener interés y/o ser afectadas por sus acciones.
- c. Estrategia Comunicacional: en base a una matriz de actores involucrados se debe elaborar una estrategia comunicacional para abordar relacionamiento con los actores y grupos de interés, con el fin de reconocer que la interacción abierta y transparente con las partes interesadas es un aspecto central para mejorar la sostenibilidad ambiental y social del proyecto.

Asimismo, se relevan las siguientes solicitudes en carácter de exigencias técnicas para la posterior presentación de documentos para la etapa de Factibilidad. Para cumplir con los estándares ambientales y sociales del sector público, el equipo de ingeniería y encargado del diseño deben dar cumplimiento a las siguientes directrices para la Etapa de Factibilidad:

1. *Información de fuente primaria:* Todos los estudios ambientales y sociales en la nueva fase deben basarse indefectiblemente en el levantamiento de datos primarios en campo a través de estudios tales como Evaluación Ecológica Rápida (EER), identificación de ecosistemas sensibles, realización de Consultas públicas participativas, identificación o no de comunidades indígenas en el AID y AII del trazado.
2. *Estudio de alternativas del trazado:* El diseño de ingeniería del trazado, sus variantes y otras estructuras complementarias debe incorporar al menos dos a tres alternativas de trazado, a fin de verificar la viabilidad socioambiental.
 - a. Reducir al mínimo la superficie de bosque nativo a ser intervenida
 - b. Delimitar el área de intervención
3. Estudio de Impacto Ambiental y Social preliminar; que incorpore los lineamientos de las informaciones primarias y el Estudio de alternativas del trazado precitado.
 - a. Adoptar en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental y Social para proyectos de este Categoría A. Los Términos de Referencia (Anexo N° 3 del MOPC SIGAS).
 - b. Elaborar y remitir los archivos de los mapas del proyecto (Plano Proyecto, polígono, Área de Influencia Indirecta) y de las alternativas estudiadas anteriormente; los archivos deben estar georreferenciados, e incluir también en formato shapefile, siguiendo los lineamientos de la Resolución MADES N° 251/18 “Por la cual establecen los términos oficiales de referencia para la presentación de mapas temáticos e imagen satelital; el proceso de análisis cartográfico de la Dirección de Geomática; en el marco de la Ley N° 294/13 De Evaluación de Impacto Ambiental”.
 - c. Conforme a la Resolución MADES N° 81/2019, que reglamenta el Artículo 8° del Decreto N° 11.202/13, la construcción, ampliación y mantenimiento de rutas nacionales —excepto en zonas urbanas— se clasifican como obras de alto impacto.

Misión: “Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población”.

Visión: “Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano”.

Mercedes AR
Arro. Mercedes Arana
CTCA I - 1286

En este sentido, considerando que el proyecto corresponde a una rehabilitación y ampliación de una ruta nacional, el mismo se encuadra dentro de dicha categoría. En consecuencia, en etapas posteriores deberá evaluarse la obligatoriedad de la adquisición de servicios ambientales, de acuerdo con los criterios establecidos en la normativa vigente.

- d. Presupuesto socio ambiental: Se debe delinear de forma precisa el presupuesto estimado de inversión requerida para ejecutar las medidas de mitigación y compensación socio ambiental (Costo del Plan de Gestión Ambiental y el Plan de Control y Monitoreo). Incluyendo, el preliminar a la adquisición de Certificados de Servicios Ambientales.
- e. Para el llenado completo de la Ficha FEAP se solicita incorporar los siguientes datos constructivos (especificar si aplican o no para el proyecto): Espesor Total del paquete Estructural, Pendiente Longitudinal Medio, Pendiente Máxima en un km., Volumen Promedio de Corte (m³/km.), Volumen Promedio de Terraplén (m³/km.), Volumen Máximo de Corte en un km., Volumen Máximo de Terraplén en un km.

Se solicita comunicar los resultados del análisis a la Dirección de Proyectos Estratégicos, a fin de proseguir con los trámites correspondientes.

Ing. Lucía Vera
Jefa interina
Departamento de Evaluación de Impacto Ambiental
DGSA - MOPC

Ing. Lucía Vera
Jefa Interina
Dpto. de Ev. de Impacto Ambiental
Coordinación Ambiental
Dirección de Gestión Socio Ambiental

Ing. Mercedes Armas
Supervisora Ambiental
Dpto. de Ev. de Impacto Ambiental
Coordinación Ambiental
Dirección de Gestión Socio Ambiental

Misión: "Somos un organismo que elabora, propone y ejecuta políticas en materia de infraestructura pública, transporte, minería, energía, para la integración y desarrollo económico de la población".

Visión: "Ser reconocidos por nuestra idoneidad en planificación y ejecución de políticas y proyectos, garantizando la conectividad a través de infraestructuras públicas innovadoras, gestionadas de forma eficiente, transparente y enfocadas al ciudadano".

SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES



ANEXO 1. FICHA DE CLASIFICACIÓN PRELIMINAR DE PROYECTOS VIALES (FCAP).

**PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD Y
TRANSITABILIDAD DE LA RUTA PY03 – TRAMO II: SAN
ESTANISLAO (KM 171+000 - CALLE 6000) – SALTOS DEL GUAYRA (KM
422+000 – LÍMITE BRASIL)**


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

ANEXO 1. FICHA DE CLASIFICACIÓN PRELIMINAR DE PROYECTOS VIALES (FCAP).

Formulario 1. Ficha de Clasificación Preliminar de Proyectos Viales (FCAP)

NOMBRE DE LA VÍA:	Ruta Nacional PY03 "General Elizardo Aquino"	
TIPO DE PROYECTO:	1. Construcción o reconstrucción	
	2. Ampliación	X
	3. Mejoramiento (del Trazado; de superficie de Rodadura)	
	4. Rehabilitación (Reposición)	X
	5. Mantenimiento (Habilitación)	
JERARQUÍA DE LA VÍA:	1. Red Primaria	X
	2. Red Secundaria	
	3. Red Terciaria	
Sensibilidad del medio	Características de la zona en donde se asiente o por donde atraviesa la vía (marcar las que correspondan)	
Alta	Los proyectos requieren la adquisición de certificados de servicios ambientales definidos por ley (previsto para obras o actividades de alto impacto ambiental).¹	X
	1. Las AID ² o AI ³ del proyecto atraviesan áreas bajo algún tipo de régimen de protección ambiental (parques nacionales, reservas, refugios ecológicos, monumentos naturales, etc.) O áreas que están en proceso de ser protegidas.	
	Las AID o AI del proyecto atraviesan zonas de alta biodiversidad no protegidas legalmente – ecosistemas frágiles (bosques primarios, zonas de alto riesgo como humedales o zonas de inundación, ecosistemas excepcionales y hábitat con especies amenazadas o en peligro) (ver listado del CDC⁴ del MADES).	
	El proyecto <u>intercepta importantes cuerpos de agua superficial</u> o implica un alto grado de afectación de nacientes de agua. <u>En esta etapa del proyecto se menciona el ensanche de 10 puentes angostos (7 metros de calzada) motivo suficiente para afirmar que el proyecto intercepta cuerpos de agua superficial. Ante la falta de identificación de los cursos hídricos, se solicitará determinar cuáles serán objeto de intervención.</u>	X

Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

¹ En caso de respuesta afirmativa, se deberá incluir en el esquema de inversiones la compensación por servicios por medio de la adquisición de Certificados de Servicios Ambientales, sin perjuicio de las demás medidas de mitigación y conservación a las que se encuentre obligados. Estas inversiones no podrán ser inferiores al 1% del costo de la obra o del presupuesto anual operativo de la actividad. Aplica a la construcción o ampliación de rutas nacionales.

² Área de Influencia Directa. Comprende el ámbito espacial donde se manifiestan los efectos directos, a corto y largo plazo, permanentes y transitorios, puntuales y dispersos, constantes y acumulativos, producidos por la obra. El AID corresponde usualmente: i) el derecho de vía donde se asentará la infraestructura vial bajo análisis; ii) la franja formada a lo largo del trazado de la vía a cada lado de su eje; y iii) las franjas de territorio formadas a cada lado de los ejes de las vías de acceso hacia la carretera o desde ella hacia las áreas de uso y explotación (campamentos, plantas industriales, canteras, depósitos de materiales excedentes, entre otros).

³ Área de Influencia Indirecta. El área de influencia indirecta de un proyecto se refiere a todo el espacio geográfico, incluyendo todos los factores ambientales dentro de él, que pudieran sufrir cambios cuantitativos o cualitativos en su calidad debido a las acciones en la ejecución de un proyecto, obra, o actividad. Es el territorio en el que se producen impactos debidos a las actividades inducidas por el proyecto vial.

⁴ Centro de Datos para la Conservación del MADES.

	La construcción del proyecto implica la necesidad de reasentar físicamente personas o desplazamientos económicos de población vulnerable. El estudio menciona que habrá necesidad de realizar expropiaciones en la Estación de Pesaje del Km 344 y en las rotondas al ingreso de 4 ciudades sin embargo no menciona mayores datos tales como: población del lugar, valoración socioeconómica, etc. Por lo cual se deberá complementar esta información para realizar una valoración más exacta de este ítem.	X
	Las AID o AII del proyecto atraviesan zonas de alta conflictividad social o armada.	
	El AID del proyecto atraviesa territorios indígenas o poblaciones vulnerables.	X
	Las AID o AII del proyecto atraviesan áreas de patrimonio cultural (sitios de alto interés histórico, paleontológico, arqueológico, arquitectónico, religioso, estético, o de otro tipo de significancia cultural)⁵	
Medio	El proyecto se asienta o atraviesa zonas vulnerables o de riesgo a fenómenos naturales como inundaciones, fuertes precipitaciones, tormentas eléctricas - granizos, incendios forestales etc.	
	Las AID o AII del proyecto atraviesan áreas de amortiguamiento de un área protegida o en proceso de protección.	
	Las AID o AII del proyecto atraviesan zonas de amortiguamiento de ecosistemas frágiles o hábitats críticos donde viven especies amenazadas o en peligro de extinción (ver listado de CDC del MADES).	
	La topografía de los lugares donde se asienta o atraviesa el proyecto es predominantemente ondulada con relieve accidentado	
	El AII del proyecto atraviesa territorios indígenas o involucra áreas donde residen o realizan actividades poblaciones vulnerables.	
	La traza pasa a menos de 200 m de centros de salud o entidades educativas.	X
	Afectación de propiedades privadas, sin la necesidad de reasentar físicamente personas. El estudio menciona que habrá necesidad de realizar expropiaciones en la Estación de Pesaje del Km 344 y en las rotondas al ingreso de 4 ciudades sin embargo no menciona mayores datos tales como: población del lugar, valoración socioeconómica, etc. Por lo cual se deberá complementar esta información para realizar una valoración más exacta de este ítem.	X

Criterios

Un proyecto se asienta en una zona de sensibilidad alta cuando: i) al menos se verifica que cumple con uno de los requisitos correspondientes a un medio altamente sensible; o ii) el proyecto cumple con tres o más características de un medio con sensibilidad media. Referirse a Tabla 1 y 2 para el análisis detallado.

⁵ En caso afirmativo se deberá cumplir con lo establecido en las ETAG para Patrimonio Cultural

Tipología de las Obras	Jerarquía de la Vía		
	Red Primaria	Red Secundaria	Red Terciaria
Construcción	I	I	I
Ampliación	II	II	II
Mejoramientos (del Trazado; de superficie de Rodadura)	II	III	III
Reposición (Rehabilitación)	II	III	IV
Habilitación y Mantenimiento	III	IV	IV

Tabla 1. Potencialidad de un proyecto vial para generar impactos socioambientales en función de la tipología de sus obras y su jerarquía. Fuente: ETAG, 2023.

Potencialidad del proyecto para generar impacto ⁵	Sensibilidad del Medio		
	Alta	Media	Baja
I	A	A	B
II	A	B	B
III	B	C	C
IV	C	C	C

Tabla 2. Clasificación ambiental preliminar de un proyecto en función de su potencialidad de generar impactos y de la sensibilidad del medio receptor. Fuente: ETAG, 2023.

Dictamen Técnico:

El Proyecto incluye una **Rehabilitación - Reposición de la carpeta de rodadura**, que consiste en renovar parcial o totalmente la carpeta de rodadura deteriorada, incluyendo las obras básicas necesarias, por ejemplo: repavimentación de una carpeta de hormigón, recapado con mezcla asfáltica y reposición de la carpeta de un camino de ripio, de acuerdo al MOPC SIGAS 2023, en una red vial primaria la potencialidad del proyecto se clasifica como Tipo II.

La obra también incluye una **Ampliación**, que aumentan la capacidad vehicular de un camino mediante la variación de la sección transversal. Por ejemplo, la construcción de segundos o terceros carriles, ampliación de puentes (...), de acuerdo al MOPC SIGAS 2023, en una red vial primaria la potencialidad del proyecto se clasifica como Tipo I.

El MOPC SIGAS 2023 menciona que cuando un proyecto involucre la ejecución de varios tipos de obras (componentes individuales del proyecto global), **éstas deberán clasificarse separadamente. La clasificación del proyecto será la de aquella obra o componente que implique el mayor impacto. Por lo cual, este proyecto se mantiene como de Tipo I.**

Asimismo, a partir del análisis de las características socioambientales del área de implantación, y considerando una potencialidad de impacto clasificada del Tipo I, junto con un



MINISTERIO DE
**OBRAS PÚBLICAS Y
COMUNICACIONES**
PARAGUAY

PARAGUÁI
**TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU**
MOTENONDEHA

nivel de sensibilidad ambiental alto, se concluye que el proyecto se encuadra dentro de la **Categoría A** en materia de **Clasificación Ambiental Preliminar**.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286



SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

ANEXO 2. FICHA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL PRELIMINAR (FEAP)

**PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD Y
TRANSITABILIDAD DE LA RUTA PY03 – TRAMO II: SAN
ESTANISLAO (KM 171+000 - CALLE 6000) – SALTOS DEL GUAYRA (KM
422+000 – LÍMITE BRASIL)**


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

ANEXO 2. FICHA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL PRELIMINAR (FEAP)¹

I. DATOS DEL PROYECTO VIAL

ANTEPROYECTO: PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD Y TRANSITABILIDAD DE LA RUTA PY03 – TRAMO II: SAN ESTANISLAO (km 171+000 - Calle 6000) – SALTOS DEL GUAYRA (km 422+000 – Límite Brasil)			ID: NO APLICA		-----
TIPO DE PROYECTO	Construcción o Reconstrucción	JERARQUÍA DE LA VÍA	Red vial Primaria X	Categoría Ambiental	A X
	Ampliación X		Red Vial Secundaria		B
	Mejoramiento (del Trazado; de superficie de Rodadura)		Red Vial Terciaria		C
	Rehabilitación (Reposición) X				
	Mantenimiento (Habilitación)				
LOCALIZACIÓN	Departamento	San Pedro, Canindeyú			
	Municipio	San Estanislao, Yasy Cañy, Curuguaty, Katuete, La Paloma, Puente Kyhá y Saltos del Guairá.			
	Compañía/Barrio	-			
10 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA VÍA	Ancho de Calzada	7 m	Ancho de la Franja de Dominio	El documento indica que se respeta la franja establecida por el MOPC para rutas nacionales, la cual es de 50 metros en total (25 metros a cada lado del eje de la calzada). Para las zonas urbanas intervenidas, esta se ajusta a la disponibilidad existente	
	Velocidad de Diseño	<u>Se precisan datos.</u>	Longitud del Tramo Intervenido	251 Km	
	Tipo de Capa de Rodadura	Pavimento Rígido Pavimento Flexible X (Concreto)	Espesor Total del paquete Estructural (Sub Rasante, Sub Base, Base, Capa de Rodadura)	<u>Se precisan datos.</u>	

¹ Llenar un Formulario por cada alternativa estudiada



		Asfáltico convencional modificado con polímeros (tipo C.A.M.P.)		
		Tratamiento superficial doble		
		Tratamiento superficial simple		
		Enripiado		
		Empedrado		
		Tierra (sin tratamiento)		
	Pendiente Longitudinal Medio SIN DATOS	Fuerte	Pendiente Máxima en un km.	<u>Se precisan datos.</u>
		Moderada		
		Suave		
	Volumen Promedio de Corte (m³/km.) SIN DATOS	Entre 0 y 5.000	Volumen Promedio de Terraplén (m³/km.) SIN DATOS	Entre 0 y 5.000
		Entre 5.001 y 10.000		Entre 5.001 y 10.000
		Entre 10.001 y 15.000		Entre 10.001 y 15.000
		Entre 15.001 y 20.000		Entre 15.001 y 20.000
		Mayor a 20.000		Mayor a 20.000
	Volumen Máximo de Corte en un km. SIN DATOS	<u>Se precisan datos.</u>	Volumen Máximo de Terraplén en un km. SIN DATOS	<u>Se precisan datos.</u>

Área de Influencia del Proyecto Vial: Área de Influencia Directa (AID); por las características del proyecto el estudio de prefactibilidad menciona que se ha definido como **Área de Influencia Directa** una distancia de **50 mts. de ancho**, de la franja de dominio existente ya que en ella se desarrollarán la mayor parte de las actividades correspondientes a la etapa de construcción que pudieran tener efectos socio ambientales adversos sobre los diferentes agentes y medio involucrados.

Referente al Área de **Influencia Indirecta** el estudio de prefactibilidad menciona que considerará unos **100 mts.** de margen de cada lado de la ruta.

Los riesgos e impactos ambientales y sociales se analizan en el contexto de la zona de influencia del proyecto. Esta zona de influencia comprende, según corresponda:

- La zona que posiblemente se vea afectada por (i) el proyecto y las actividades y las instalaciones que se operen o gestionen (también mediante contratistas) y que sean componentes del proyecto; (ii) los impactos de acontecimientos no programados aunque previsibles provocados por el proyecto, que puedan ocurrir posteriormente o en otro lugar;

o (iii) los impactos indirectos del proyecto sobre la biodiversidad o sobre los servicios ecosistémicos de los que las personas afectadas por el proyecto dependen para obtener sus medios de subsistencia.

- Las instalaciones conexas, es decir, obras o infraestructuras nuevas o adicionales, independientemente de la fuente de financiamiento, consideradas esenciales para que un proyecto pueda funcionar.
- Los impactos acumulativos resultantes del impacto incremental, sobre zonas o recursos empleados o afectados directamente por el proyecto, producido por otras obras existentes, planificadas o razonablemente definidas al momento de realizarse el proceso de identificación de riesgos e impactos.

II. DESCRIPCIÓN DE PROYECTO VIAL

Objetivos

OBJETIVO GENERAL

Mejoramiento en las condiciones de transitabilidad y seguridad de los Usuarios de Ruta Nacional PY-03.

OBJETIVO ESPECIFICO

- Proyecto de Infraestructura y/o Servicios Públicos:
- Obras de Rehabilitación calzada Existente
- Obras Travesías urbanas importantes
- Obras Ensanche de puentes y III carril ascenso
- Obra III carril entre PY-13 S y PY-13 N
- Obras Pasarelas peatonales
- Obras civiles en estaciones peaje / pesaje

Situación Actual de la vía

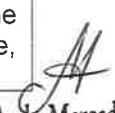
Pese a la pavimentación en años recientes, el tramo ha sufrido deterioro por tráfico pesado, falta de mantenimiento adecuado y desgaste de la carpeta asfáltica, especialmente entre Cruce 600 y Salto del Guairá, generando baches y deformaciones en varios sectores.

Actualmente, la mayor parte del tramo presenta una calzada de un carril por sentido de circulación, con banquetas pavimentadas. En determinados sectores con fuertes pendientes longitudinales se han construido terceros carriles. En algunos cortos sectores, en zonas urbanas, existen dos carriles por sentido de circulación.

Pasivos Socioambientales

El documento analizado menciona que la situación sin proyecto se caracteriza por la presencia de pasivos socioambientales, traducidos principalmente en la **insuficiencia de infraestructura vial**, y el consecuente **congestionamiento del tránsito en áreas urbanas**; **contaminación ambiental**, **mayor costo de transporte**, entre otros.

Principales Acciones del Proyecto (Acciones Impactantes)²: rehabilitación de la calzada existente (fresado, sellado de fisuras y bacheo), duplicación de calzada en tramos críticos (construcción de terceros carriles), construcción de banquetas pavimentadas, adecuación del sistema de drenaje, señalización y seguridad vial, construcción de variantes urbanas


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

² Enumerar los más importantes desde el punto de vista de la potencialidad que tienen las acciones de proyecto de generar impactos en el ambiente natural y antrópico.

III. BREVE DESCRIPCIÓN DE ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA DEL PROYECTO³

Medio Físico

Tipo de clima: Clima subtropical húmedo. Se observa una transición térmica y de precipitaciones a medida que se avanza hacia el este (hacia Canindeyú).

Precipitaciones: La precipitación media anual varía entre **1.600 mm** (en la zona de San Pedro) y supera los **1.800 mm** anuales al acercarse a Saltos del Guairá. Los meses de primavera y verano (octubre a las primeras semanas de marzo) registran las mayores intensidades de lluvias, lo que representa un factor crítico para el diseño de las obras de drenaje.

Temperatura: La temperatura media anual ronda los **22°C a 23°C**. Los veranos son muy calurosos (con máximas absolutas que pueden superar los 40°C) y los inviernos son suaves, aunque con riesgos de heladas agrometeorológicas puntuales en las zonas bajas.

Geomorfología: El trazado se asienta sobre dos grandes unidades morfoestructurales:

Región de la Meseta Central: Caracterizada por relieves ondulados a colinados suaves, donde se localizan las principales divisorias de aguas.

Cordillera de Mbaracayú (estribaciones): Hacia el final del tramo (Ruta PY03 km 380 al 422), el relieve se vuelve un poco más accidentado, con pendientes longitudinales más marcadas antes de descender hacia la fosa del Río Paraná (Saltos del Guairá).

Geología: Predominan las formaciones sedimentarias del Mesozoico pertenecientes a la Cuenca del Paraná (principalmente areniscas de la Formación Misiones) y, en algunos sectores orientales, se encuentran superposiciones de coladas de basalto de la Formación Serra Geral.

Tipos de suelo: Predominan los **Suelos Arenosos a Franco-Arenosos** (Udistes y Psam mentes) en el sector de San Pedro, los cuales tienen una alta susceptibilidad a la erosión hídrica si pierden la cobertura vegetal. Hacia Canindeyú, aparecen **Suelos Arcillo-Arenosos de color rojizo** (Kandiudofes), derivados de la descomposición basáltica, con mayor fertilidad natural y mejor estabilidad mecánica para terraplenes, aunque requieren un control estricto de humedad.

Aptitud para materiales: El informe identifica canteras potenciales de basalto en la zona de influencia directa (especialmente en el departamento de Canindeyú) aptas para la trituración y producción de agregados pétreos para el concreto asfáltico y bases granulares.

El trazado de la ruta cruza transversalmente importantes cursos de agua que dividen las cuencas del Río Paraguay y del Río Paraná:

- **Cuenca del Río Paraguay (Sector Oeste):** Cruce de ríos y arroyos importantes como el **Río Tapiracuái** (en San Estanislao), el **Río Corrientes** y el **Río Ypané** (afluentes directos o indirectos). Son cursos con llanuras de inundación moderadas.
- **Cuenca del Río Paraná (Sector Este):** Destaca el cruce del **Río Jejuí Guazú** (y sus nacientes) y, fundamentalmente, la aproximación a la subcuenca del **Río Piratíy** y el área de embalse del Río Paraná en Saltos del Guairá.
- **Zonas inundables:** Se identifican áreas críticas de esteros y zonas bajas hidromórficas asociadas a los valles de inundación de los ríos Jejuí Guazú y Corrientes, donde el diseño prevé sobreelevaciones de terraplén y alcantarillas de alivio adicionales.

Medio Biótico

Ecorregiones Atravesadas

El trazado de la Ruta PY03 actúa como un corredor que cruza e interconecta dos ecorregiones clave de la Región Oriental del país:

- **Selva Central:** Presente con mayor fuerza en el sector correspondiente al departamento de San Pedro. Se caracteriza por remanentes de bosques alternados con zonas de pasturas y agricultura intensiva.
- **Bosque Atlántico del Alto Paraná (BAAPA):** Hacia el sector este del proyecto (departamento de Canindeyú), la ruta ingresa en la zona de influencia de este ecosistema

Ing. Amb. Mercedes Arm...

³ Incluir las características más importantes. Evitar descripciones intrascendentes. Hacer el análisis desde la perspectiva de vulnerabilidad que poseen; de los elementos más importantes a los efectos de las acciones de Proyecto seleccionadas. Enumerar los más importantes desde el punto de vista de la potencialidad que tienen las acciones de proyecto de generar impactos en el ambiente natural y antrópico.

globalmente prioritario por su alta biodiversidad, el cual se encuentra actualmente muy fragmentado en la región.

El informe señala que la vegetación original ha sufrido una fuerte presión por el cambio de uso de la tierra, pero identifica los siguientes componentes principales:

- **Formaciones Boscosas (Remanentes de Bosque Alto):** Se observan fragmentos boscosos con especies nativas valiosas como el lapacho (*Handroanthus heptaphyllus*), el guatambú (*Balfourodendron riedelianum*), el cedro (*Cedrela fissilis*), el ybyrá pytá (*Peltophorum dubium*) y el urunde'ymi (*Astronium fraxinifolium*).
- **Vegetación de Humedales y Zonas Bajas:** En las llanuras de inundación de los ríos Jejuí Guazú y Corrientes predominan formaciones hidrófilas, palmares de caranday (*Copernicia alba*) y pastizales inundables.
- **Zonas Antrópicas:** Gran parte del área colindante a la franja de dominio está dominada por cultivos tecnificados (soja, maíz) y pasturas implantadas para ganadería.

Debido a la fragmentación del hábitat, la fauna mayor es escasa cerca de la calzada actual, concentrándose la mayor diversidad en las áreas boscosas protegidas conectadas al proyecto:

- **Mamíferos:** Se registra la presencia de especies adaptadas o tolerantes a paisajes modificados, como el zorro de monte (*Cerdocyon thous*), el hurón (*Eira barbara*), el tejón o coatí (*Nasua nasua*), y pequeños roedores. En zonas boscosas densas alejadas del eje vial persisten especies de mayor valor de conservación (armadillos, correlativos de felinos menores).
- **Avifauna:** Es el grupo más diverso y visible. Se identifican aves de pastizal, rapaces como el carancho (*Caracara plancus*) y el chimango, y aves asociadas a humedales (garzas, cuervillos y martines pescadores). El informe resalta la importancia de controlar los atropellamientos en las zonas de cruce de arroyos.
- **Herpetofauna:** Gran variedad de reptiles y anfibios en las zonas bajas e inundables, particularmente sensibles a las dinámicas del tráfico pesado.

Áreas Protegidas y Zonas de Sensibilidad Ambiental

- **Reserva de Biosfera del Mbaracayú:** Aunque la traza principal de la Ruta PY03 no corta el núcleo de la reserva, el tramo final (hacia Katueté y Saltos del Guairá) atraviesa su **Zona de Amortiguamiento y Transición**. El informe destaca que cualquier intervención en este sector (como la extracción de materiales de canteras o la apertura de variantes) debe alinearse con los planes de manejo ambiental para evitar impactos indirectos sobre los corredores biológicos.
- **Pasos de Fauna:** Se identifican los puentes y las grandes alcantarillas sobre los ríos principales (Jejuí Guazú, Tapiracuái, Corrientes) como puntos críticos de conectividad biológica fluvial y terrestre, recomendando su adecuación técnica para facilitar el tránsito seguro de animales por debajo de la estructura vial.

Medio Socioeconómico – Cultural

□ **Población Afectada Directa/Indirecta:** El proyecto abarca un área de influencia donde habitan aproximadamente **600.000 personas** repartidas entre los departamentos de San Pedro y Canindeyú. Anualmente, la ruta soporta el tránsito de unos 2,5 millones de usuarios.

□ **Principales Centros Urbanos e Intermedios:** El trazado interconecta nodos poblacionales clave que han experimentado un fuerte crecimiento demográfico en las últimas décadas debido a la expansión de la frontera agrícola:

- **San Estanislao (Santy):** Nodo comercial y educativo en San Pedro.
- **Yasy Cañy, Curuguaty, Katueté, La Paloma y Puente Kyhá:** Localidades de alta dinámica migratoria interna y fuerte presencia de productores.
- **Saltos del Guairá:** Capital departamental, importante centro de turismo de compras y servicios fronterizos con el Brasil.

La Ruta PY03 constituye el eje vertebral para el transporte de gran parte de la producción agroganadera del norte y este del país hacia la capital y los puertos fluviales.

- **Sector Primario Dominante:** La principal fuente de ingresos de la población del área de influencia está ligada a la agricultura mecanizada extensiva (principalmente soja y maíz), la ganadería bovina, y cultivos tradicionales o agroindustriales a menor escala como el algodón, la stevia (*ka'a he'ê*) y la mandioca.



• Estructura Agraria Bimodal: El tejido socioeconómico expone una coexistencia entre: ○ Grandes productores y cooperativas: Altamente tecnificados, orientados a la exportación, concentrados principalmente en el sector este (Canindeyú). ○ Agricultura Familiar / Asentamientos campesinos: Pequeñas fincas de subsistencia o producción hortícola minifundista que dependen de la ruta para comercializar sus productos en los mercados locales. • Comercio y Servicios: En las travesías urbanas (como Curuguaty o Katueté) predomina el empleo en comercios minoristas, talleres mecánicos, servicios logísticos para el agro y provisión de insumos, los cuales se verán dinamizados por el proyecto pero requieren un manejo cuidadoso para no afectar los accesos comerciales existentes.			
Amenazas Naturales			
Lluvias Torrenciales	X	Sequías	
Inundaciones		Vientos Fuertes	
Tormentas Eléctricas - Granizos	X	Incendios Forestales	X
☐ Otros (Especificar)	Más información será abordada en el Estudio de Impacto Ambiental Preliminar a ser presentado en instancias correspondientes ante el MADES.		

IV. OTROS DATOS RELATIVOS AL PROYECTO VIAL⁴

LOCALIZACIÓN DE VERTEDEROS (área de disposición final de escombros y residuos)	Los Vertederos se ubican en:			
	Terrenos Privados	X	Terrenos del Estado	
	Terrenos Comunes			
	Estos Terrenos están ubicados en zonas de:			
	Asentamientos Humanos	☐	Áreas Agrícolas	☐
	Bosques Naturales	☐	Áreas Reforestadas	☐
	Áreas Protegidas	☐	Cauces Naturales	☐
	Potencial Turístico	☐	Valor Arqueológico	☐
	Valor Histórico/Cultural	☐	Nacientes de agua	☐
	Áreas Inundables	☐	Tierras Indígenas	☐
☐ Otros - Especificar: La localización de vertederos deberá cumplir con las disposiciones establecidas en la normativa ambiental vigente y someterse a la evaluación y autorización del Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES).				
LOCALIZACIÓN DE ÁREAS DE PRÉSTAMOS DE SUELO SELECCIONADO; CANTERAS DE PIEDRA Y RIPIO	Los Préstamos se ubican en:			
	Terrenos Privados	X	Terrenos del Estado	☐
	Terrenos Comunes	☐		
	Estos Terrenos están ubicados en zonas de:			
	Asentamientos Humanos	☐	Áreas Agrícolas	☐
	Bosques Naturales	☐	Áreas Reforestadas	☐
	Áreas Protegidas	☐	Cauces Naturales	☐
	Potencial Turístico	☐	Valor Arqueológico	☐
	Valor Histórico/Cultural	☐	Nacientes de agua	☐
	Áreas Inundables	☐	Tierras Indígenas	☐
☐ Otros – Especificar: Las actividades que requieran la realización de un Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP) deberán contar con los permisos y autorizaciones ambientales correspondientes emitidos por MADES.				
LOCALIZACIÓN DE CAMPAMENTOS; TALLERES Y OBRADORES	Los Campamentos se ubican en:			
	Terrenos Privados	X	Terrenos del Estado	☐
	Terrenos Comunes	☐		
	Estos Terrenos están ubicados en zonas de:			
	Asentamientos Humanos	☐	Áreas Agrícolas	☐
Bosques Naturales	☐	Áreas Reforestadas	☐	

⁴ Seleccionar todos los datos que apliquen



	Áreas Protegidas	☐	Cauces Naturales	☐
	Potencial Turístico	☐	Valor Arqueológico	☐
	Valor Histórico/Cultural	☐	Nacientes de agua	☐
	Áreas Inundables	☐	Tierras Indígenas	☐
	☐ Otros - Especificar: Las actividades que requieran la realización de un Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP) deberán contar con los permisos y autorizaciones ambientales correspondientes emitidos por MADES. Cuando en fases futuras del proyecto se identifique la necesidad de habilitar áreas de préstamo u otras actividades sujetas a evaluación ambiental, estas deberán ser objeto de los respectivos EIAP y tramitaciones ante la autoridad ambiental competente.			
LOCALIZACIÓN DE PLANTA INDUSTRIAL (Planta de Asfalto; Planta de Concreto; Planta de Suelo)	Las Plantas Industriales se ubican en:			
	Terrenos Privados	X	Terrenos del Estado	☐
	Terrenos Comunales	☐		
	Estos Terrenos están ubicados en zonas de:			
	Asentamientos Humanos	☐	Áreas Agrícolas	☐
	Bosques Naturales	☐	Áreas Reforestadas	☐
	Áreas Protegidas	☐	Cauces Naturales	☐
	Potencial Turístico	☐	Valor Arqueológico	☐
	Valor Histórico/Cultural	☐	Nacientes de agua	☐
	Áreas Inundables	☐	Tierras Indígenas	☐
	☐ Otros – Especificar: Las actividades que requieran la realización de un Estudio de Impacto Ambiental Preliminar (EIAP) deberán contar con los permisos y autorizaciones ambientales correspondientes emitidos por MADES en la etapa que corresponda.			

V. IMPACTOS POTENCIALES (POSITIVOS/NEGATIVOS)⁵

IMPACTOS	OBSERVACIONES	MARCAR SI SE VERIFICA
1. Afectación de áreas con alto valor cultural, arqueológico, histórico o de otro tipo		☐
2. Afectación de actividades económicas		☐
3. Afectación de áreas naturales protegidas, o ecosistemas frágiles		☐
4. Afectación de espacios públicos (plazas, jardines, parques, paseos, etc.)		☐
5. Afectación de especies en peligro de extinción.		☐
6. Afectación a hábitat naturales o a ecosistemas sensibles		☐
7. Afectación a interacciones sociales o prácticas culturales		X
8. Afectación de la accesibilidad a predios o negocios (durante la construcción)		☐
9. Afectación a la escorrentía sub-superficial		☐
10. Afectación a la escorrentía superficial	Ensanchamiento de 10 puentes	X
11. Afectación de áreas de inundación		☐
12. Afectación a la fauna silvestre	Se recomienda incorporar en el EIAP (etapa de factibilidad) un análisis específico para la localización óptima de pasos de	X

Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

⁵ Seleccionar todos los que apliquen – De ser necesario, incluir cualquier comentario u observación.



IMPACTOS	OBSERVACIONES	MARCAR SI SE VERIFICA
	fauna, sustentado en criterios ecológicos, de conectividad de hábitats y patrones de movilidad de las especies.	
13. Afectación a la fauna doméstica		☐
14. Alteración de patrones de drenaje (efecto barrera)		☐
15. Alteración de patrones de infiltración		☐
16. Alteración de la calidad del aire	Fase Operación	X
17. Alteración de niveles sonoros	Fase Construcción	X
18. Alteración de los precios de predios aledaños (Plusvalía)	Impacto positivo	X
19. Cambios en el uso del suelo	Debido a la intervención de las variantes.	X
20. Expansión de frontera agrícola		☐
21. Sedimentación de material particulado a fuentes de agua	Fase Ensanchamiento de Puentes	X ☐
22. Desplazamiento de actividades comerciales		☐
23. Desplazamiento físico de la población (reasentamiento)	No se tienen datos suficientes. El Estudio de Factibilidad debe incluir un análisis exhaustivo de las potenciales afectaciones.	X
24. Generación de grandes volúmenes de excavación	Requerido para la construcción de terraplén en las variantes.	X
25. Generación de grandes volúmenes de residuos sólidos		☐
26. Generación de molestias a la comunidad (ruidos, polvo, etc.)	Fase Constructiva	X
27. Generación de residuos sólidos peligrosos		☐
28. Incremento de riesgos de accidentes	Fase Constructiva	X
29. Incremento de la posibilidad de invasiones de predios circundantes		☐
30. Interrupción de servicios básicos	Fase Constructiva	☐
31. Intervención en grandes espacios de suelo para actividades previstas (Préstamos, Canteras, Vertederos, etc.)	Fase Constructiva	X
32. Limitación del acceso a la población a los recursos naturales		☐
33. Necesidad de expropiaciones	Debido a las ampliaciones proyectadas se prevé que se active el ítem de expropiaciones, pero se requiere mayor información respecto a cobertura de la afectación a propiedad privada no habitada o a pobladores en estado de vulnerabilidad	X
34. Afectación de árboles	Se deberá prever en el EIAp un Inventario Forestal y un Plan de Compensación.	X
35. Ruptura de la continuidad del espacio urbano (efecto barrera)		☐



VI. OTROS IMPACTOS O RIESGOS

IMPACTOS	OBSERVACIÓN	MARCAR SI SE VERIFICA
-	Más información deberá ser abordada en la Etapa de Factibilidad . La principal característica de esta etapa es que los estudios deben basarse en información de fuente primaria. En esta fase, el estudio de las alternativas de trazado o tecnología tiene en consideración las restricciones ambientales y sociales que limiten la ubicación del proyecto en sitios sensibles a este tipo de modificaciones, de manera a identificar las posibles medidas mitigatorias y/o compensatorias que debe implementar el proyecto. En esta etapa se delinea el presupuesto estimado de la inversión requerida para manejar los aspectos ambientales y sociales asociados al proyecto (MOPC 2023).	

Pasivos Ambientales y Sociales

Por definición un Pasivo Ambiental se entiende como todo problema originado por la ejecución de una obra previa que está afectando el entorno natural o social de las áreas de influencia de una carretera.

El siguiente cuadro resume el grado de amenaza de un pasivo ambiental o social en función de su característica.

El documento analizado menciona que la situación sin proyecto se caracteriza por la presencia de pasivos socioambientales, traducidos principalmente en la insuficiencia de infraestructura vial, y el consecuente congestionamiento del tránsito en áreas urbanas; contaminación ambiental, mayor costo de transporte, entre otros.

Tabla 1. Grado de amenaza de pasivos ambientales

Grado de Amenaza	Características del Pasivo
Bajo	Se ubica o afecta áreas intervenidas sin poblaciones cercanas. Puede generar deslizamientos o socavaciones pequeñas que ocasionarían interrupciones temporales en el tránsito sin poner en riesgo la estructura de la vía. En caso de incumplimiento con la comunidad. Estos son menores y normalmente no en cantidad sino en temporalidad. Afecta o se ubica cerca de bosques, ríos, humedales, o se encuentra dentro de áreas naturales de interés.
Moderado	Puede generar deslizamientos o socavaciones que ocasionarían interrupciones más dilatadas del tránsito y que podrían ocasionar afectación parcial de la estructura de la vía o de sus obras de arte. En caso de incumplimiento con la comunidad. Estos incluyen la omisión de algunos acuerdos y el cumplimiento de otros a destiempo.
Crítico	Afecta o se ubica dentro de áreas frágiles o sensibles (áreas protegidas, humedales, etc.) o a comunidades o a centros poblados. En el área de la franja de dominio habitan personas que deberían ser reasentadas. Puede generar deslizamientos o socavaciones que ocasionarían largas interrupciones (y periódicas) del tránsito vehicular o producir procesos que pongan en riesgo la estructura de la vía. En caso de incumplimiento con la comunidad. Estos son casi totales.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286



**SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL - MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES**

**ANEXO 3. ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL PARA PROYECTOS
CATEGORÍA A**

Mercedes RAR
Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

ANEXO 3. ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL PARA PROYECTOS CATEGORÍA A

1. ANTECEDENTES

Con el objeto de dar cumplimiento a la Ley N° 294/93 de "Evaluación de Impacto Ambiental" y sus Decretos Reglamentarios, el Consultor deberá iniciar el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (EvlA) del Proyecto.

La Evaluación de Impacto Ambiental tiene como objetivo apoyar la toma de decisiones respecto al proyecto, de manera que se tomen en cuenta los aspectos ambientales cuando se trata de priorizar, de definir financiamientos, de cumplir con la normativa, de responder a necesidades ligadas a la calidad de vida y otros objetivos sociales; el EIA es un instrumento de apoyo a la gestión pública, pudiendo cumplir múltiples objetivos.

El EIA deberá someterse a consideración y validación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a través de la Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA), para su posterior presentación a la MADES para análisis, evaluación, aprobación y obtención de la Declaración de Impacto Ambiental - DIA (Licencia Ambiental).

2. GENERALIDADES

El Estudio deberá presentar como documentos independientes:

- 1) Relatorio de Impacto Ambiental (RIMA), el cual consiste en un resumen ejecutivo de dicho estudio, que incluye una síntesis del proyecto propuesto, las características relevantes del área de influencia, las obras y acciones básicas de la construcción y mantenimiento, el método de evaluación seleccionado, la jerarquización y cuantificación de los impactos socio ambientales significativos, la zonificación socio ambiental y de manejo, los criterios tenidos en cuenta para el análisis de alternativas y de tecnologías para los componentes del proyecto. Adicionalmente, especificar el costo total del proyecto, medidas de mitigación y sus respectivos cronogramas de ejecución.
- 2) Estudio de Impacto Social (EIS)^{1,2} Este documento proporcionara la orientación para realizar una Evaluación de impacto social. Su propósito es identificar y analizar los posibles impactos adversos y garantizar que las necesidades y condiciones de las personas afectadas por un proyecto propuesto se tengan plenamente en cuenta en el diseño del proyecto. Se identificarán las mitigaciones adecuadas según sea necesario. El documento deberá proporcionar las medidas adicionales que deberán contribuir a mejorar las oportunidades de los beneficios de desarrollo para los grupos afectados.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

¹ UICN – Environmental and Social Management System: Social Impact Assessment, Guidance note May 2016

² IDB – Evaluación del impacto social: Integrando los aspectos sociales en los proyectos de desarrollo

2.1 Alcance del estudio

El alcance del EIA estará determinado con la previsión de impactos, donde se debe definir la magnitud o intensidad de los impactos potenciales negativos asociados al Proyecto en todas sus etapas.

La Evaluación Ambiental deberá, por lo tanto, aportar los elementos necesarios para una adecuada gestión de cada una de las etapas del Proyecto, de tal forma que se obtengan los beneficios esperados del mismo.

2.2 Coordinación y responsabilidad de las actividades

A los efectos de realizar el EIA del Proyecto, el proceso a seguir se define a continuación:

- a. El Equipo Consultor, deberá coordinar de manera mensual, reuniones en conjunto con la DGSA con el fin de presentar los avances del EIA, con sus correspondientes estudios adicionales (Estudio de Impacto Social).
- b. El Equipo Consultor, en coordinación con la DGSA, deberá realizar la recopilación de datos y documentos relativos al Proyecto (fuente secundaria), además del relevamiento de fuente primaria (*in situ*) de todos los datos necesarios para la línea de base, verificación, validación del EIA del Proyecto.
- c. Para desarrollar la línea de base del proyecto será necesaria la aplicación del FEAP, lo cual deberá ser entregado a la DGSA como un sub producto.
- d. Una vez aprobado el Borrador Final del EIA por el MOPC, el Consultor deberá presentar el documento final con su correspondiente RIMA y los requisitos exigidos por la Legislación Ambiental al MADES, con la firma del responsable del Proyecto, según sea definido por el MOPC. El Equipo Consultor contará en su equipo con un especialista ambiental, que cuente con registro vigente en el Catastro Técnico Ambiental de Consultores (CTCA) del MADES, quien será el responsable de la presentación ante el MADES.
- e. Si la Dirección General de Control de la Calidad Ambiental y de los Recursos Naturales (DGCCARN) del MADES considera pertinente, exigirá al/los responsable/s la ampliación del EIAS con las observaciones correspondientes. En tal caso, el Equipo Consultor, en coordinación con la DGSA deberá presentar lo solicitado en un plazo no mayor a quince (15) días corridos.
- f. Se deberá realizar como mínimo dos (2) consultas, en el marco del EIA, con el fin de i) relevar información social y, ii) dar a conocer los resultados del EIA. La misma será organizada por el Equipo Consultor, en coordinación con la DGSA y se deberá invitar a las instituciones relevantes como el MADES y otras, así como a los Municipios beneficiarios del Proyecto; las consultas también deberán incluir a


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

actores claves de la comunidad. Se deberá dejar en claro la forma de desarrollar las comunicaciones, los canales, medios, forma deberá ser coordinado con la DGSA. Además, se recomienda contar con consultas separadas tanto con la comunidad, como con las autoridades por separado. Se deben adjuntar al EIA los resultados de estas consultas con el fin de poder verificar que en el PGA se reflejen las necesidades y/o pedidos que hayan sido producto de estos encuentros, en la medida de lo posible.

- g. En caso de que el MADES considere necesaria la realización de una o más Audiencias Públicas, independiente a las consultas mencionadas en el párrafo anterior, la/s misma/s deberá/n ser organizada/s por el Equipo Consultor, en coordinación con la DGSA y el MADES, en un plazo máximo de diez (10) días hábiles a partir de la comunicación de la decisión.

2.3 Coordinación interinstitucional y participación de actores sociales

Las previsiones y resultados del EIA se deben someter a un proceso de comunicación – consulta con otras agencias del gobierno nacional (sectores de salud; trabajo, empleo y seguridad social, medio ambiente, otros), del gobierno departamental (gobernación), del gobierno local (municipalidades), con las poblaciones del Área de influencia del proyecto, los grupos de potenciales beneficiarios y/o de afectados, los gremios profesionales relevantes, las entidades del sector de turismo, entre otros importantes y se consideren pertinentes.

Se deberán mantener registros bien documentados de las reuniones y demás actividades, comunicaciones y comentarios, registros fotográficos fechados, registros de asistencias, entre otros como medio de verificación, las cuales deberán resumirse y presentarse en un Anexo del informe del EIA.

Para cumplir con lo planteado anteriormente se deberá Diseñar mecanismos de participación de actores.

Estas actividades deben encontrarse coordinadas con las consultas que se deben desarrollar en el marco del proyecto.

2.4 Gestión y obtención de la DIA

Estará a cargo del Consultor, con el apoyo de la DGSA de la Administración Contratante, la gestión para obtención de la DIA.

2.5 Generación de informes

La firma consultora, sobre la base de los objetivos y actividades previstas en los componentes de los programas, deberán cumplir en tiempo y forma con las actividades especificadas respecto a la estructura desarrollada de acuerdo al ítem 3 Directrices para el desarrollo del EIA, deberá hacer entrega de los informes requeridos indicando la


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

metodología aplicada, resultados, conclusiones y recomendaciones, reflejando las actividades desarrolladas.

Los informes deberán contener fotos fechadas, mapas, cuadros, gráficos, figuras, responsables y fecha de elaboración y toda información o dato adicional que contribuya al análisis y comprensión del contenido.

Los mapas deberán contener referencias claras, fuentes temática y cartográfica, y todos los datos que faciliten la identificación de áreas de interés para intervenciones a nivel de políticas territoriales, en los programas en donde se presenten.

Se entregarán los siguientes informes:

- Informe preliminar:

A los treinta (30) días de iniciado los servicios, la Consultora deberá presentar el Informe Preliminar. Este informe contendrá el plan de trabajo, como así también las actividades programadas y realizadas durante los primeros días del contrato; la lista de profesionales, tanto del Coordinador General, Especialistas y personal de apoyo para cada componente de la implementación del trabajo.

Con el fin de determinar el alcance del estudio el consultor incluirá como parte de este informe la propuesta de planificación de la aplicación de la FEAP.

Se debe presentar las metodologías de identificación, previsión e interpretación de impactos, de definición de área de influencia, de análisis de riesgos y de los estudios que serán necesarios como parte del Diagnóstico Ambiental; aclarando que todas estas propuestas se encontrarán sujetas a la aprobación de la DGSA.

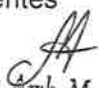
Con respecto al capítulo de Diagnóstico Ambiental se aclara que se deberá justificar cuales son los ítems que serán determinados mediante el uso de información secundaria. Para aquellos ítems en que no se cuente con información de referencia (información secundaria), será responsabilidad del consultor generar esta información (información primaria), por lo cual será parte del alcance de este informe presentar la planificación de los estudios necesarios para relevar la información primaria.

Se deberá presentar el cronograma de actividades; en el cual se debe incluir desde la aplicación del FEAP, relevamientos, línea de base, consultas, reuniones mensuales del equipo de consultor y la DGSA y toda actividad que se encare en el marco del desarrollo de los servicios.

En caso de que los estudios adicionales, como son el Estudio Urbanístico y Estudio de Impacto Social sean desarrollados como parte del alcance del proyecto, también deberá ser presentado como parte de este informe sus correspondientes planes de trabajo. Se debe presentar la justificación correspondiente en caso de que no aplique el desarrollo del Estudio Urbanístico.

- Informes: Mensuales, Trimestrales o Semestrales, Anual

La frecuencia de entrega de los informes debe ser determinada de acuerdo a lo recomendado por la DGSA del MOPC. Debiendo contener los avances correspondientes


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

hasta la fecha de su entrega; también deberán ser incluidos todos los registros fotográficos de los eventos desarrollados en el marco del servicio.

- Informe Final

Deberá consolidar los informes mensuales a fin de evaluar el éxito de los programas. Se adjuntará un Resumen Ejecutivo con el formato correspondiente a trabajos de la naturaleza de la consultoría.

- Informes especiales

Aquellos que a criterio del MOPC, la Firma Consultora debiera presentar para mejor información de los trabajos realizados, o cuando condiciones de cierta relevancia ameriten su generación.

- Entrega de Informes

Todos los Informes deberán ser entregados en los primeros diez (10) días de cada mes a la DGSA (MOPC) para su aprobación, en forma de borrador, con dos (2) ejemplares impresos y dos (2) copias digitales en formato Word, debidamente sellados y firmados en todas sus páginas por el responsable. Luego de su correspondiente revisión y observaciones formuladas por técnicos de la DGSA, serán devueltas al consultor para que proceda a las correcciones correspondientes. Adicionalmente, deberá presentar una (1) copia escaneada del documento original, sellado y firmado, en formato pdf.

Será el Consultor el único responsable por la exactitud de todos los datos e informaciones incluidas en el mismo, por el periodo de hasta tres (3) años posteriores a su aprobación.

3.DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Con el fin de dar cumplimiento a la Ley N° 294/1993 y sus correspondientes Decretos Reglamentarios, sobre la base de datos de fuentes primaria y secundaria, se debe preparar el EIA de acuerdo a lo estipulado en los presentes Términos de Referencia.

Para cada capítulo del Estudio de Impacto Ambiental se desarrollan una serie de lineamientos con el fin de orientar de forma indicativa, pero no limitativa la elaboración del mismo.

3.1 Antecedentes

Breve historia del Proyecto, su inversión y estado actual; los objetivos que se cumplirán con su implantación. Se deberá incluir un breve resumen de los estudios que han sido elaborados dentro del Proyecto y que han sido utilizados para la elaboración del EIA.

Incluir el tipo de ruta, además de si requiere o no la compra de certificados de servicios ambientales.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

3.2 Objetivos del estudio

Deben resumir el alcance del estudio, discriminando en Objetivos Generales y Específicos.

3.2.1 Objetivo General

Elaborar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto para todas las etapas del proyecto, incluyendo los aspectos ambientales, sociales y culturales del área de influencia del mismo, sobre los cuales el desarrollo de las diferentes etapas pueda impactar positiva o negativamente, con el fin de dimensionar dichos impactos, diseñar las medidas de mitigación y solicitar la DIA correspondiente.

3.3 Descripción del Proyecto

El EIAS incluirá una precisa descripción del Proyecto, considerando los siguientes puntos:

- a. Componentes del Proyecto: Incluyendo la disposición espacial, tamaño, capacidad, extensión de cada uno de los componentes; vida útil, inversiones/costos a realizar (en terrenos, expropiaciones, construcciones, instalaciones, servicios de apoyo); características de los servicios públicos; otros inherentes al Proyecto.
- b. Disposición general del proyecto en los sitios de desarrollo que estén relacionados con el mismo.
- c. Las actividades relacionadas con la etapa de cierre (al culminar la etapa de construcción).
- d. Las características principales del Proyecto: realizar una descripción detallada del proyecto a partir de la Memoria Ejecutiva y Cálculos realizados para el diseño del mismo, como ser:
 - Diagrama Trazado y características geométricas:
 - Derecho de vía o Franja de Dominio.
 - de masas (material de relleno y excavación).
 - Volumen estimado de remoción de la vegetación y descapote.
 - Volumen estimado de cortes y rellenos.
 - Taludes previstos en cortes y terraplenes.
 - Ampliaciones de la calzada.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

- Tipo, dimensiones, ubicaciones y número de estructuras necesarias:
- Calles colectoras.
- Cruces con otras obras lineales.
- Alternativas para cruces de cuerpos de agua.
- Obras en zonas urbanas o dentro del perímetro urbano.
- Pasos de fauna dedicados, o la adaptación de alcantarillas, en zonas de esteros o lagunas, en que se aglutinan animales autóctonos, silvestres y aves migratorias.
- Zonas de Descanso: de manera a mitigar el cansancio de los conductores y servir para usos múltiples, y en zonas cercanas a la población a reasentar.
- Construcción de viviendas (en caso de que sean necesarias): como medida compensatoria, las cuales deberán responder al Plan de Reasentamiento, para las familias que ocupan la franja de dominio.
- Necesidades de desvíos y canalizaciones de cauces (con detalle de sus dimensiones):
- Provisionales
- Definitivos
- Necesidad de voladuras, empleo de explosivos u otro tipo de material que cumpla una función similar (en caso de ser necesarios).
- Infraestructuras y servicios interceptados:
- Redes eléctricas
- Redes telefónicas
- Redes de fibra óptica
- Acueductos o Aducciones
- Alcantarillados
- Caminos, senderos
- Infraestructura asociada (incluir vías de acceso):
- Ubicación de campamentos permanentes y transitorios previamente existentes.
- Ubicación de probables sitios propuestos para disposición de material sobrante del proyecto.
- Alternativas de fuentes de materiales.
- Localización de Peajes y Centros de Control Operativo (en caso de existir, así como aquellos planificados en otras obras asociadas).
- Localización de sitios propuestos para realizar la reforestación como medida de compensación por las especies de flora afectadas por el Proyecto.


 Ing. Amb. Mercedes Armas R.
 CTCA I - 1286

- Accesos alternos al área de interés, dar atención a las zonas de interés turístico y cultural.
- Localización de los corredores viales escogidos para permitir la entrada y salida de materiales, maquinaria y equipo al área del proyecto (incluida la infraestructura asociada).

Para cada corredor vial, se debe describir, ubicar y dimensionar, como mínimo, lo siguiente:

- Vías Existentes Tipo y estado
- Nuevos Accesos:
- Descripción de cada corredor y sus especificaciones técnicas generales.
- Métodos constructivos e instalaciones de apoyo (localización de campamentos, talleres, plantas y caminos de servicio, entre otros).
- Volumen estimado de remoción de la vegetación y descapote.
- Volumen estimado de cortes y rellenos.
- Fuentes factibles de materiales.
- Estimativo de uso y aprovechamiento de recursos naturales (agua, suelo y recurso forestal).
- Estimativos de mano de obra.

Esta descripción deberá incluir la disposición espacial, tamaño, capacidad, extensión de los componentes; vida útil; inversiones/costos a realizar (en terrenos, construcciones, instalaciones, servicios de apoyo, etc.); características de la infraestructura actual y estado de las mismas.

Todos los componentes del Proyecto deberán estar ubicados en planos o mapas (planta, perfil y cortes típicos).

Las actividades a realizarse en el proyecto deben considerarse en todas las etapas del Proyecto, las cuales deberán estar acompañadas de sus respectivos flujogramas de procesos y tiempos de ejecución (cronogramas), maquinarias y equipos a utilizar Planos Generales y otros de detalles a escalas apropiadas, tales como: Planimetría General, Corte Transversal Típico, detalle de Obras Complementarias, Instalaciones de Apoyo, Obras de Mitigación de Impactos y otros no específicamente indicados pero necesarios para facilitar la comprensión del Proyecto.

- a. Operaciones o métodos de abastecimiento, insumos, materias primas: Agua, energía, tierras, materiales de construcción (cantidad a utilizar, fuente/s de abastecimiento).
- b. Generación, manejo y disposición de desechos sólidos, líquidos y gaseosos, en las distintas etapas del Proyecto: Indicando cantidades, características y tipos (no tóxicos, peligrosos o tóxicos), posibilidad de reciclaje o reutilización, métodos y lugares donde serán procesados.

- c. Requerimientos de servicios de apoyo: Vías de acceso y transporte (estado actual, flujo de tránsito, existencia de establecimientos comerciales y de servicios, educativos, de gestión pública y/o privada sobre las mismas); drenaje de aguas pluviales, red de agua potable, red de alcantarillado sanitario, red de energía eléctrica, red de telefonía e internet, otros servicios pertinentes.
- d. Requerimientos de personal: En las distintas etapas del Proyecto.

3.4 Análisis de alternativas

Describir las alternativas que fueron estudiadas, en cuanto al trazado que fueron considerados a lo largo de los estudios de diseño, y la adopción de la alternativa más conveniente, señalando los motivos de dicha elección. También se deberá hacer una mención del escenario con la alternativa de no construcción.

Para la comparación de alternativas, se usará de base todos los detalles técnicos derivados del Proyecto. En el análisis comparativo de las alternativas estudiadas, además de los aspectos técnicos y económicos, también deberá incluirse el análisis ambiental y social. Es muy importante la descripción detallada de los aspectos que fueron determinantes para seleccionar la alternativa más conveniente que será ejecutada con esta operación.

Se deberá elaborar una matriz de ponderación donde se cuantifica cada variable a ser considerada para el análisis de las alternativas. Se aclara que se deberá presentar además de la alternativa locacional, las alternativas tecnológicas del proyecto, con los argumentos correspondientes para definir

3.4.1 Alternativa Sin Proyecto

Indefectiblemente se deberá realizar un análisis de la alternativa "Sin Proyecto" en forma de dictamen, sobre los beneficios socio económicos perdidos, así como un breve resumen de los impactos perjudiciales evitados.

3.5 Definición del Área de Estudio

Se realizará la definición del Área de Influencia del Proyecto, con criterios que deberán incluir a las zonas y poblaciones que podrían ser afectadas por el emprendimiento, los que, a su vez, a fin de poder delimitar las Áreas de Influencia Directa (AID) e Indirecta (AI). La indicación de todas estas áreas se deberá presentar en hojas cartográficas y/o planos a escalas apropiadas, mapas temáticos en formato SHP, así como también fotografías aéreas.

Además, tanto para el AID como el AI se deberán considerar cada factor natural: suelo, aguas superficiales, aguas subterráneas, atmosfera, vegetación/flora, y los componentes: culturales, económicos y socio políticos intervenidos con la implementación del proyecto propuesto.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

3.5.1 Área de Influencia Directa

Para el AID, en donde los impactos son directos y de mayor intensidad, se deberá considerar, como mínimo:

- a. Ubicación: geográfica y político-administrativa del Proyecto incluyendo las obras complementarias (pasos a desnivel, circunvalaciones/variantes calles colectoras, áreas de préstamo, áreas de servicio); extensión del área a ocupar (m^2 , ha); concordancia de uso actual o planificado del suelo con la actividad que desarrollará el Proyecto. Indicar todas estas ubicaciones y áreas en cartografía digital y/o planos a escalas apropiadas, así como también sobre fotografías aéreas. Todos los archivos resultantes de la cartografía digital, deberá ser presentada a la DGSA del MOPC para su aprobación.
- b. El área de la Franja de dominio: considerar el área correspondiente a la franja de dominio de las Rutas, así como en el entorno de todos los sectores de obra, acopio, depósitos, campamentos, etc., igualmente para las circunvalaciones.
- c. Las vías alternativas que habilitar para desviaciones durante la obra.
- d. Áreas de ensanchamiento sujetas a expropiación y/o compensación.
- e. Zonas de descanso y otras colindantes, para construcción de viviendas, para la implementación del PR.
- f. Otras no específicamente indicadas a ser afectadas directamente por las obras.

3.5.2 Área de Influencia Indirecta

En el AII, para el análisis de los impactos indirectos y acumulativos se deberán considerar las áreas de importancia patrimonial, histórica, cultural (comunidades indígenas) y ecológica (áreas de conservación además de áreas de interés ecológico) y los planes de desarrollo de los municipios que se atraviesan, y su entorno, así como otros proyectos encarados por el MOPC, considerando toda el área a ser beneficiada por el Proyecto. El área estará sujeta a las evaluaciones que los especialistas puedan realizar, de acuerdo a las interacciones que se pudieran generar, entre estos especialistas del Equipo Consultor y otros que sean necesarios contratar a demanda, según necesidad.

Se deberán especificar los límites del Área de Influencia Directa (AID) e Indirecta (AII) del estudio para la evaluación correspondiente, para lo cual se deberán generar mapas temáticos de los diversos impactos generados con el fin de delimitar las AID y AII en escalas adecuadas.

El Equipo Consultor deberá realizar el recorrido de las zonas geográficas del Área de Estudio las veces que se considere necesario para la identificación de estas áreas de influencia, lo cual se encontrará respaldado con la aplicación de la Ficha de Evaluación Ambiental preliminar (FEAP), esta herramienta será el pilar de la línea de base que debe ser desarrollada por el equipo consultor.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

4. Consideraciones Legislativas y Normativas

Se describirán los requisitos a cumplir incluidos en la Legislación Ambiental aplicable (Constitución Nacional, Acuerdos y Convenios Internacionales ratificados, Leyes, Decretos, Resoluciones y Ordenanzas, Contratos de Préstamo, etc.); tal descripción debe ser lo suficientemente detallada a modo de que refleje la vinculación del proyecto con las políticas gubernamentales, municipales y departamentales y su adecuación a una política de desarrollo sustentable, así como a las regulaciones territoriales, urbanísticas y técnicas.

El EIA deberá enmarcarse en las siguientes bases técnicas y legales:

- a. Protección del medio ambiente a través de medidas que eliminen o reduzcan posibles efectos negativos y faciliten el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.
- b. Legislación y/o Reglamentación Nacional sobre los Estudios Ambientales y Evaluaciones de Impactos y los requerimientos de licenciamiento ambiental de Proyectos.
- c. Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG) vigentes del MOPC las cuales forman parte de los Pliegos de Bases y Condiciones (PBC) como documento contractual y que cuenta con conformidad del MADES (Comunicación SEAM N° 367/04).
- d. Reglamentos que sean transversales al proceso a nivel regional, nacional, departamental y local.
- e. Normativas Municipales, de carácter ambiental y social, que rijan en cada Municipio de los Distritos del Área de Influencia del Proyecto.
- f. Cualquier otra disposición que establezca la Administración Contratante, el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible o alguna otra Institución competente.
- g. Se debe poner a conocimiento los planes, programas y Proyectos de desarrollo existentes o que se encuentren en esta de planificación en el área de influencia del Proyecto.
- h. Se debe presentar de forma resumida, pero evitando la omisión de detalles relevantes para la ejecución eficiente del proyecto de todos aquellos requisitos imprescindibles para dar cumplimiento a la legislación ambiental aplicable y en los documentos de referencia, además de incluir todo lo referente a la tramitación de las autorizaciones ambientales y sociales, necesarias para el desarrollo del proyecto.

5. Diagnóstico ambiental


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

Se reunirán, evaluarán y presentarán datos de línea base en las áreas de influencia del Proyecto, relevante para la Evaluación Ambiental del mismo. La línea de base deberá ser dirigida a establecer un conocimiento analítico de las condiciones antes del Proyecto. Por

lo tanto, la información que se consigne deberá ayudar al entendimiento del análisis de impactos que se realicen posteriormente. Todos los análisis resultantes de la línea de base deberán ser presentados como parte de los Anexos, además de servir como fuente de información primaria, la cual debe ser presentada como parte de este capítulo.

Con una descripción del medio físico, biológico, socioeconómico y cultural, detallada tanto cuantitativa como cualitativamente, del área de influencia directa de las obras o actividades y un inventario ambiental de la misma, de tal modo a caracterizar su estado previo a las transformaciones proyectadas, con especial atención en la determinación de las cuencas hidrográficas. Esta descripción se realiza de acuerdo a los límites de área geográfica a ser afectada por el proyecto, de forma directa e indirecta.

Se deberán presentar los mapas temáticos correspondientes a los ítems solicitados para el medio físico, biótico, socio económico y cultural.

5.1 Medio Físico

Descripción de las características actuales y/o históricas (según el caso) de:

- **Geología:** Unidades geológicas con su correspondiente caracterización, descripción técnica básica y característica geológica fundamental, fracturas en caso de tener estudios que lo comprueben.
- **Topografía y geomorfología local:** Definir las unidades geomorfológicas, Modelos de drenaje; manifestaciones y susceptibilidad a la erosión, sedimentación, estabilidad de pendientes, evaluación de las condiciones geotécnicas.
- **Suelo:** Edafología (caracterizar los tipos de suelos presentes en las áreas de influencia directa e indirecta y su capacidad de uso), identificar el uso de suelo (urbano, rural, industrial, comercial, áreas verdes, servicios públicos, vías, otros), estado de conservación. Se deberá adjuntar la metodología utilizada para el desarrollo de las clasificaciones correspondientes.
- **Recursos hídricos:** Describir en base a información secundaria, las cuencas hidrográficas y los recursos hídricos superficiales (ríos, arroyos, nacientes, otros) y subterráneos, incluyendo: su ubicación en cartografía digital a escalas apropiadas.

Se deberán realizar los estudios de calidad de agua necesarios para establecer la línea de base de calidad de agua de los cauces a ser intervenidos; entendiéndose por cauces intervenidos aquellos que son interceptados por el trazado, como así también los que se encuentren dentro del área de influencia del proyecto.

Los parámetros (según la resolución SEAM N° 222/2002) de esta línea de base deberán ser presentados a la DGSA del MOPC, la cual deberá emitir su aprobación. Se deberá comprobar también que no se esté incumpliendo ninguna disposición de la ley de Recursos hídricos, además de la ley Forestal con respecto a las áreas de protección de las mismas.

Se deberán incluir las simulaciones necesarias para analizar el comportamiento de las cuencas en base a los cambios ambientales

Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

esperados en periodos de retorno de 50 años, los cuales podrían impactar en el diseño de ingeniería de las rutas o puentes. Se deberán contemplar en las simulaciones escenarios altamente desfavorables relacionados con el cambio climático, teniendo la información necesaria para proponer medidas tanto de mitigación, como de adaptación. Contando así con información sobre el régimen en los cursos de agua, niveles máximos en trazas viales y patrones de inundación.

- **Condiciones meteorológicas y climáticas:** Lluvias, temperaturas, humedad, vientos, se deberán incorporar tendencias relacionadas al cambio climático (medidas de adaptación).
- **Condiciones estéticas y del paisaje:** análisis de la visibilidad y calidad paisajística, identificación de sitios de interés paisajístico, otros.
- **Riesgos Naturales, Vulnerabilidad y Cambio Climático:** inundaciones (identificación de zonas inundables, zonas que no cuentan con alcantarillado pluvial), erosión, deslizamientos, desprendimientos, derrumbes, quema, hundimientos inducidos naturalmente o por el Proyecto, con el señalamiento de las áreas frágiles ambientalmente en áreas circundantes. Indicar para los casos pertinentes: periodos de recurrencia, máximos y mínimos históricos y esperados.
- **Ruido:** realizar un monitoreo de fuentes fijas que generen ruidos.

5.2 Medio Biótico

Identificación y descripción de:

- Ubicación, distribución, abundancia y características de los ecosistemas terrestres y acuáticos (ríos, arroyos, áreas ribereñas e inundables, humedales). Se deberá realizar un inventario de la fauna y flora presentes, identificando especies raras o en peligro de extinción (si las hubiere), las especies de importancia comercial, las especies de tipo “indicadoras” de la calidad ambiental, las especies capaces de volverse molestosas, vectores o peligrosas. Realizar un inventario forestal a través de un muestreo. Identificar y describir áreas silvestres protegidas (en caso de encontrarse en el área de influencia del proyecto). La metodología propuesta para el relevamiento de fauna y flora deberá ser presentado a la DGSA del MOPC para su aprobación.
 - Fragilidad y susceptibilidad de estos ecosistemas ante las obras del Proyecto. La metodología aplicada debe ser especificada y sometida a la aprobación de la DGSA.
- a) Áreas de reservas, protegidas, de interés biológico, frágiles (si fuese el caso), ubicando en mapas de escala apropiada en relación a la ubicación y Área de Estudio del Proyecto. Áreas certificadas por el MADES.

5.3 Medio Socio económico y cultural

La descripción dentro del EIA deberá provenir del Estudio de Impacto Social, el cual deberá ser presentado como un documento independiente.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

Relevamiento de datos de:

- Disponibilidad y acceso a servicios básicos: Agua potable, alcantarillado sanitario, drenaje pluvial, red eléctrica, red de telecomunicaciones.
- Vías de comunicación y transporte.
- Identificación y descripción de comunidades indígenas, en el área de influencia del proyecto. Considerar las familias pertenecientes o no a comunidades, con énfasis en las que ocupan la franja de dominio. Tomar de Base el Análisis Socio Cultural y Plan de Pueblos Indígenas del análisis ambiental y social del Proyecto.
- Presencia e identificación de áreas de interés o de patrimonio cultural, histórico, arqueológico.
- Particularidades del entorno inmediato de las zonas de obra: Incluir fotografías.
- Estructura comunitaria.
- Aspectos simbólicos (valores, costumbres, aspiraciones y actitudes de la comunidad hacia el Proyecto).
- Incluir la afectación de viviendas, comercios e infraestructuras de vías alternativas, a ser utilizadas en la etapa de construcción del Proyecto. Utilizar como insumo el AAS del Proyecto, y su Plan de Reasentamiento actualizado a desarrollar por el Consultor.
- Aspectos simbólicos y el funcionamiento de las instituciones: Normas, valores, reglas, costumbres y comportamientos que han sido institucionalizados a través de las relaciones intra e intergrupales, relevantes para el Proyecto, aspiraciones, percepción y actitudes hacia el mismo.
- El uso del suelo de las zonas involucradas en el área de influencia del proyecto; y la situación actual de las mismas, si es que se respeta lo determinado en caso de que se cuente con alguna zonificación.
- Identificación de pasivos socio ambientales existentes, debiendo encontrarse evidencias de la realización del mismo.

6. Evaluación de Impactos ambientales

Los análisis indispensables para determinar los posibles impactos y los riesgos de las obras o actividades durante cada etapa de su ejecución y luego de finalizada.

El análisis de los impactos deberá contener las etapas fundamentales del proceso; las cuales son:

- Identificación de impactos: en esta se debe relacionar con lo presentado en el diagnóstico ambiental del área de influencia y puede ser desarrollada de forma paralela. En esta etapa se debe enumerar las probables consecuencias futuras de una acción, lo cual debe estar fundamentado y justificado; pero a diferencia de la siguiente etapa

no es resultante de la aplicación sistemática de métodos y técnicas, es por ello que esta etapa es viable de aplicar con el FEAP; además se deberán identificar los pasivos socio ambientales existentes, previas a la ejecución del Proyecto, a fin de establecer la línea base de impactos y evitar que se atribuyan al Proyecto los impactos socio ambientales preexistentes en el área de influencia.

Es muy importante la adecuada documentación de los pasivos socio ambientales y el análisis correspondiente, con el fin de evaluar y diagnosticar los problemas existentes en la "situación sin proyecto".

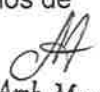
- Previsión de impactos: es la etapa que busca informar sobre la magnitud o intensidad de los cambios que se sufren con la implantación del proyecto; la previsión debe ser entendida como una hipótesis fundamentada y justificada, si es posible, cuantitativa, sobre el comportamiento futuro de algunos parámetros, denominados indicadores ambientales, representativos de la calidad ambiental. Igualmente deberá analizarse la sinergia o efecto combinado de impactos de este y otros proyectos que se desarrollen en el área de influencia (impactos acumulativos), además de considerar los pasivos socio ambientales. Esta etapa se desarrolla una vez concluidos todos los estudios que componen el diagnóstico ambiental.
- Evaluación de impactos: la etapa anterior informa sobre la magnitud o intensidad de las modificaciones ambientales, en esta etapa se abarca su importancia o significación; debiéndose determinar la probabilidad de ocurrencia, duración, reversibilidad, relevancia con respecto a determinaciones legales, distribución social de riesgos y beneficios. Tal como lo establece la ley de evaluación de impacto ambiental se debe de distinguir entre los impactos significativos positivos y negativos, directos e indirectos, regulares o irregulares, continuos o discontinuos, temporales y permanentes, acumulativos y sinérgicos, inevitables, reversibles e irreversibles, tanto a corto, medio y largo plazo, en los medios físico, biótico y socioeconómico cultural en las etapas del ciclo del Proyecto, además de las correspondientes a la etapa de cierre de actividades de construcción.

En esta etapa es en donde se hace necesario la aplicación del Análisis de riesgos de todas las etapas del proyecto, metodología que también deberá ser aprobada por la DGSA. Para este análisis también se exige analizar la evolución de la situación actual con la ejecución y operación del Proyecto (con y sin medidas de mitigación).

Los resultados de este análisis deberán reflejarse en las medidas adoptadas como parte del Plan de Emergencias y Contingencias propuestos para el proyecto. Antes de determinar la magnitud o intensidad de los impactos se deberá realizar el análisis de riesgos de los potenciales impactos identificados.

Como parte de la evaluación de los impactos, se deberán atender las siguientes tareas; de las cuales se debe encontrar evidencias como parte del documento:

- a. Identificar y describir los potenciales impactos ambientales y sociales, propiamente dichos. Donde sea posible, describir cuantitativamente los impactos, en términos de


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

sus costos y beneficios ambientales; en caso de que no sea viable la cuantificación se deberá presentar la argumentación correspondiente. Asignar valores económicos donde sea factible.

- b. Identificar las fuentes generadoras de impactos.
- c. Identificar los aspectos del medio impactados (físicos, bióticos, socioculturales).
- d. La evaluación de potenciales impactos de la alternativa seleccionada deberá realizarse a través de una matriz de Leopold y una metodología de evaluación adicional que permita dar cumplimiento con las etapas de identificación, previsión y evaluación respectivamente; así como la determinación de los impactos críticos. La selección de la metodología adicional deberá utilizar los métodos que más se ajusten a las características del Proyecto a evaluar, aplicando las tecnologías más adecuadas, como ser métodos ad-hoc; análisis geográfico, superposición de imágenes, mapas temáticos, modelación matemática, evaluación lineal, entre otros. La metodología adicional seleccionada deberá estar plenamente justificada, así como mencionar las limitaciones de dicha selección. Ambas metodologías de evaluación (matriz de Leopold y la metodología adicional) deberán contar con la aprobación de la DGSA del MOPC y validarse en conjunto con los técnicos responsables de la DGSA, previa presentación al MADES. En caso de haber alternativas de diseño, se deberá hacer un análisis pormenorizado, en forma de dictamen de las ventajas y desventajas de cada una de las alternativas.
- e. Analizar la evolución de la situación actual sin la ejecución del Proyecto; este análisis debe encontrarse acompañado de las evidencias de desarrollo del mismo.
- f. Considerar el Diseño de mecanismos de participación de actores desarrollado en el ítem de "Coordinación interinstitucional y participación de actores sociales".

El análisis de impactos deberá prestar atención especial a la discusión de los siguientes impactos y /o componentes socio ambientales posiblemente involucrados:

- g. La alteración de recursos de suelo, aire, agua, paisajes naturales, otros.
- h. Impactos relacionados con la utilización de sustancias peligrosas como combustibles, pinturas, aceites y demás y su posible impacto sobre suelos y cursos hídricos;
- i. Potencial de generación de impactos en sectores con factores potenciales de riesgo relacionados al Proyecto. En términos generales, identificar áreas de importancia cultural, étnica, arqueológica, de servicios críticos, susceptibles de inundación y erosión en la zona de implantación del proyecto.
- j. Alteración y/o pérdida de vegetación y/o de fauna o de sus hábitats.
- k. Grado de afectación a las comunidades indígenas.
- l. Áreas verdes, silvestres y parques existentes en el área de influencia del proyecto, incluyéndose el inventario de la vegetación que se requiere remover para la ejecución de las obras.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

- m. Situaciones de emergencia ambiental y/o social por fallas parciales o totales de las infraestructuras del Proyecto.
- n. Uso y ocupación del suelo en el AID, prestando interés especial al uso y ocupación de la Franja de dominio, demarcándose los predios donde se deberá garantizar la accesibilidad y minimizar los potenciales impactos socio ambientales, tales como hospitales, escuelas, comercios y otros, que podrán ser afectados por las actividades de construcción.
- o. La afectación de la calidad de vida (malos olores, molestias, impactos visuales, ruidos, vibraciones) por la construcción/instalación de los componentes de infraestructura o por la operación de los componentes del Proyecto.
- p. La afectación de propiedades e infraestructuras existentes, públicas y/o privadas, potencial de servidumbres.
- q. La afectación de servicios básicos existentes durante la construcción (luz, agua, teléfono, fibra óptica).
- r. La afectación de sitios arqueológicos, históricos y/o culturales, paleontológicos, recreacionales de importancia durante la construcción y el de hallazgo fortuito.
- s. Salud, higiene y seguridad tanto para los trabajadores de las obras como para los habitantes y trabajadores de la zona y población en general y sectores vulnerables en particular (niños/as, adultos mayores, personas portadoras de discapacidad).
- t. Evaluación cuantitativa y cualitativa de los potenciales impactos sobre los comercios formales e informales que generarán las obras y la implementación del servicio.
- u. Establecer las prioridades, las interacciones sociales, las interrelaciones entre los grupos de interés y los actores sociales hacia el proyecto y viceversa, la sinergia que se podría crear entre los afectados entre sí que podría impactar negativa y positivamente en el proyecto dentro del AID. Análisis de riesgos. Elaboración de mapa y matriz social.
- v. Los impactos positivos de la construcción de la nueva ruta.
- w. Variaciones de costos de vida y de propiedades (aumento del valor de la tierra por acceso a servicios).
- x. Cambios en la dinámica económica, vida comunitaria y cultural, que pueden producirse.
- y. Relación (sinergias) con otros Proyectos que podrían enmarcarse dentro de la misma área de influencia.
- z. Otros aspectos relevantes de capital social, humano y productivo del área de influencia del Proyecto.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

7. Plan de Gestión Ambiental y Social

El PGAS, deberá contemplar por separado para cada actividad identificada, los impactos generados por la misma, e incluir sus medidas de mitigación, monitoreo y costos, además de determinar el responsable de la Implementación de cada una de ellas, incluyendo arreglos institucionales cuando fuere necesario. El mismo deberá ser presentado en formato de tablas, sugiriendo el siguiente esquema: actividad a realizarse, medio afectado, impacto generado, medidas de mitigación para cada impacto generado, indicadores para el monitoreo del cumplimiento de las medidas de mitigación, costos y responsable de su implementación (Contratista, Fiscalización, otras entidades locales). Es de aclarar que el PGAS debe ser específico para cada etapa del proyecto y no genérico.

Se recomendarán medidas factibles y costo – efectivas para evitar o reducir los impactos negativos significativos hasta niveles aceptables. Se calcularán los impactos y costos de estas medidas y los requisitos institucionales y de capacitación para implementarlas. Se considerará la compensación a las partes afectadas para los impactos que no pueden ser atenuados. El PGAS se constituirá mínimamente de Programas que incorporen las medidas de prevención/mitigación propuestas, con una descripción detallada de las mismas, los impactos a los cuales están relacionadas, la etapa del proyecto en la que serán requeridas y sus requerimientos de diseño, equipamiento y procedimientos para su ejecución. Entre los cuales se pueden señalar los siguientes:

- I. Este PGAS pasara a formar parte de los compromisos contractuales y deberá ser ejecutado por la Contratista, y solo en caso que se especifique lo contrario, por firmas consultoras a ser contratadas por el MOPC, previa aprobación de dicha Cartera.
- II. Un cronograma de la implementación de las medidas mencionadas, las que deberán estar sincronizadas con las actividades correspondientes a cada etapa del Proyecto.
- III. Un presupuesto estimado de todas las inversiones y costos recurrentes.
- IV. Cada metodología presentada como parte de cualquier programa que forme parte del PGAS deberá ser presentado a la DGSA para su aprobación.

Los programas vinculados a Pueblos indígenas, seguirán los lineamientos del Estudio de Impacto Social y su correspondiente Análisis Socio-cultural así como todos los lineamientos descritos en el Manual de Gestión Social del MOPC.

7.1 Contenido de los Programas

Los programas que formarán parte del Plan de Gestión Ambiental y Social y que deberán ser propuestos con el Equipo Consultor, deben de estar estructurados mínimamente de la siguiente manera:

- Nombre del Programa
- Objetivos
- Alcance


 Ing. Amb. Mercedes Armas R.

- Ejecución
- Cronogramas
- Responsables
- Costos

Este PGAS pasara a formar parte de los compromisos contractuales que deberán ser ejecutados por la Contratista, y solo en caso que se especifique lo contrario, por firmas consultoras a ser contratadas por el MOPC, previa aprobación de dicha Cartera. La redacción de los programas del PGAS deberá ser lo suficientemente específica como para ser considerados Términos de Referencia a ser trasladados a un Pliego de Bases y Condiciones. La DGSA deberá expresar su conformidad con el PGAS.

7.2 Plan de Seguimiento y Monitoreo del PGAS

Se elaborará un plan para controlar la implementación de las medidas de prevención/mitigación de los impactos del Proyecto, establecidos en el PGAS, que será ejecutado durante las etapas de construcción y mantenimiento. Los programas a monitorear durante las diferentes etapas deberán estar plenamente identificados, evitando cualquier ambigüedad al momento de la implementación, con el fin de poder identificar cualquier incumplimiento con los mismos.

Los elementos principales a cubrir en el Plan de Monitoreo deberán contener indicadores de cumplimiento de todos los planes y programas diseñados en el marco de esta consultoría los cuales permitan ser verificados mediante muestreos y cuantificaciones.

Este Plan constará de:

- a) La definición de indicadores y sus valores límites permisibles y/o de referencia según Leyes nacionales. En caso de no existir valores o límites permisibles establecidos en la legislación nacional se deberá proponer la documentación para establecer la referencia de los valores.
- b) Formatos de registro y procesamiento de la información y los criterios para interpretar el monitoreo.
- c) Los responsables del monitoreo.
- d) La estimación de capital y gastos operativos de los monitoreos.
- e) La identificación de las necesidades de capacitación y fortalecimiento institucional necesarias para ejecutar los monitoreos.

Observación: Además se deberá elaborar un esquema de trabajo que incluya los mecanismos de coordinación entre: especialistas ambientales y sociales de la Contratista, especialistas ambientales y sociales de la fiscalización y supervisión socio ambiental por parte de la Administración Contratante.

El Plan de Seguimiento y Monitoreo del PGAS deberá contar con la total aprobación de la DGSA del MOPC.

8. Conclusiones y recomendaciones

Se estimará la sustentabilidad del Proyecto, desarrollando las recomendaciones socio ambientales necesarias que se deben tener en cuenta durante cada etapa del Proyecto. Esta sección deberá incluir recomendaciones al diseño, ejecución y enfoque de los programas del PGAS.

9. Referencias

Utilizar metodología de acotación de referencias de uso corriente.

10. Anexos

Se deberán adjuntar fotografías fechadas, fichas de evaluación socio ambiental, registro de consultas, mapas (hoja en tamaño A3), Planos a escala, estudios elaborados en el marco del EIAS, documentos indicados en los Decretos Reglamentarios y/o Resoluciones del MADES, sobre el particular, y otros que sean necesarios.

11. Equipo de Consultores

El equipo consultor deberá estar conformado mínimamente por los siguientes especialistas:

1 (un) Coordinador del Equipo Consultor – Responsable de la redacción final, coordinación y presentación al MADES del Estudio de Impacto Ambiental Preliminar.

Calificación General: Profesional Ingeniero Ambiental, Forestal, Agrónomo, Civil o Biólogo registrado en el Catastro de Consultores del MADES, con más de 10 años de experiencia profesional (Se considerarán los años a partir de la obtención del título universitario).

Competencia para el trabajo: Profesional con más de 10 años de experiencia acumulada en áreas de: (i) estudios de impacto ambiental (ii) planes de gestión ambiental, (iii) regencia y monitoreo ambiental. Experiencia en la región: Profesional con experiencia en al menos 5 (cinco) trabajos con alcance similar, debiendo haber dirigido el equipo de proyecto en al menos uno de ellos.

Personal Clave

- 1(un) Especialista Social – responsable del Estudio de Impacto Social, con al menos 5 años de experiencia y al menos 3 experiencias con el desarrollo de proyectos de infraestructura. Profesional trabajador social, antropólogo, sociólogo y carreras afines.
- 1 (un) Ingeniero y/o carreras afines– responsable del Estudio Técnico con al menos 5 años de experiencia en obras viales, con conocimiento en el Desarrollo Orientado al Tránsito (DOT), planificación del transporte y soluciones de captura de valor de la tierra que puedan integrarse a través del DOT.

Además del personal clave, el Equipo Consultor deberá prever mínimamente la participación del siguiente personal:


 Ing. Amb. Mercedes Armas R.
 CTCA I - 1286

- Especialistas en relevamiento de línea de base y monitoreo de fauna: mastozoólogo(a), herpetólogo(a), ictiólogo(a), entre otros.
- Especialista en relevamiento de línea de base y monitoreo de flora
- Asistente Técnico que podrá ser Ing. Ambiental, Forestal, Agrónomo, Biólogo o de Ciencias Afines. - Especialista en calidad de agua
- Especialista en comunidades indígenas, que sirva de gestor para la interacción con las comunidades durante toda la obra.
- Especialista en sistema de información geográfica (SIG)

12. Relatorio de Impacto Ambiental

Deberá contener información detallada del EIA y las conclusiones del documento. El RIMA deberá redactarse en términos fácilmente comprensibles, con empleo de medios de comunicación visual y otras técnicas didácticas y no deberá exceder de la quinta parte del Estudio de Impacto Ambiental y Social.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286



ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL

Contexto

Este documento proporcionará la orientación para realizar una Evaluación de Impacto Social. Su propósito es identificar y analizar los posibles impactos adversos y garantizar que las necesidades y condiciones de las personas afectadas se tengan plenamente en cuenta desde el diseño del proyecto. Se identificarán las mitigaciones adecuadas según sea necesario. El documento deberá proporcionar las medidas adicionales que deberán contribuir a mejorar las oportunidades de los beneficios de desarrollo para los grupos afectados.

Elementos Clave del EIS

Los elementos clave del informe de EIS se describen a continuación. El orden de presentación de la información deberá basarse en estos lineamientos.

1. Resumen Ejecutivo del Proyecto

El resumen ejecutivo del proyecto deberá ser redactado de manera tal que pueda ser comprendido por una audiencia sin conocimientos técnicos, particularmente actores locales. El resumen deberá incluir la problemática identificada y como deberá ser abordada. En caso de que haya dificultades que requieran de acciones posteriores.

De manera concisa el resumen del proyecto deberá contener:

- Proponente del proyecto y otros participantes, así como sus respectivos roles.
- Localización geográfica del proyecto, la cual deberá estar representada en mapas temáticos.
- Resumen de la intervención (objetivos, resultados esperados y principales actividades).

2. Análisis del marco político, legal y administrativo

Describir el marco regulatorio dentro del cual el proyecto se localiza e identifica (Plan Maestro de transporte, Plan Nacional de Logística, Iniciativas de integración regional, legislación nacional, etc.), este marco deberá incluir regulaciones ambientales y sociales a las que el proyecto se debe adherir, así como obligaciones relacionadas con legislación internacional. En caso de haber un cofinanciamiento se deberán explicar las políticas operativas de los entes financiadores.

Este apartado deberá contener un análisis de las áreas en las cuales el proyecto pueda estar en riesgo de no cumplir con el marco legal ya sea nacional o internacional.

3. Identificación y análisis de actores

El propósito de la identificación y análisis de los actores deberá ser aclarar quienes y como están involucrados en el proceso. Se deberán enlistar todos los actores relevantes que muestren interés o puedan influenciar el proyecto, y se deberán desagregar según género donde sea pertinente y factible. El EIS deberá hacer uso de cualquier análisis de actores previo durante el diseño del proyecto. El objetivo adicional del análisis de actores será el proveer una capa adicional de información e identificación de actores.

Los actores deberán describirse según:

- Su interés y expectativas del proyecto
- Como podrían influenciar (positiva y negativamente)
- Como sus medios de vida serán afectados por el proyecto (positiva o negativamente).
- Como deberían involucrarse en el proyecto.

La clasificación de los actores deberá ser analizada en una matriz.

4. Contexto Sociocultural, Económico, Histórico, Institucional y Político

Este apartado deberá describir el contexto social en el que el proyecto se desarrolla. El análisis contextual deberá centrarse en la situación inmediata del proyecto y la ubicación geográfica con el fin de tomar decisiones sobre el diseño, la operación y las medidas de mitigación del proyecto. Con el fin de recopilar datos se deberá hacer uso de fuentes secundarias y el análisis de la situación existente.

Esta sección deberá también, además de proporcionar datos de referencia con respecto a la situación socioeconómica antes del comienzo del proyecto y desarrollo de proyectos anticipados (públicos y privados) relevantes. También deberá brindar la oportunidad de corroborar los resultados de la evaluación de factibilidad económica y social e identificar potenciales problemas y como tal funcionará como una preparación para el análisis del impacto social.

A continuación se incluyen listados no limitativos de temas a ser tomados en cuenta en esta sección del EIS:

4.1 Contexto Sociocultural, histórico y económico

- Grupos sociales y características socioculturales desagregadas entre hombres y mujeres, con énfasis en comunidades indígenas y grupos vulnerables.
- Eventos históricos relevantes para el proyecto y sus impactos.
- Tendencias económicas de la región.
- Principales actividades económicas y patrones de medios de vida: formales e informales, de subsistencia y comerciales. Se deberá incluir la dependencia de las comunidades de recursos naturales específicos identificados en el estudio de impacto ambiental.
- Problemática social y riesgos de los grupos sociales.
- Intereses y aspiraciones de desarrollo de los grupos sociales y sus actitudes hacia la sustentabilidad y manejo de los recursos.
- Conflictos emergentes entre grupos sociales/actores.

4.2 Contexto Institucional, Político y Legal.

- Ambiente institucional: local, departamental y su relación con el gobierno central.
- Instituciones relevantes a las actividades relacionadas y propuestas en el proyecto.
- Política y procesos de toma de decisiones, estabilidad de los sistemas políticos locales, liderazgo y gobernanza.
- Políticas y regulaciones de la propiedad y régimen de tenencia de la tierra
- Problemática existente con instituciones gobierno central

5. Participación Social

La participación social deberá ser clave en el desarrollo del EIS. La participación social permitirá mejorar la comprensión del Equipo consultor acerca de las condiciones locales y las necesidades de los actores. El involucrar a los grupos afectados mejorará la toma de decisiones y brindará confianza a los mismos acerca de la transparencia de los procesos, mejorando la legitimidad del proyecto.

Se deberán delinear la configuración de un Comité de Participación Ciudadana y fomentar su creación, tomando en cuenta el principio de la igualdad de género y la representatividad



de todos los grupos afectados, se deberá tener especial cuidado en el tratamiento de las comunidades indígenas y grupos vulnerables. Se deberán tener en cuenta los lineamientos establecidos en el Manual de Gestión Social del MOPC, así como toda recomendación realizada por la Coordinación Social de la DGSA, previo al inicio de los estudios.

5.1 Cronograma de Participación

Se deberá incluir un cronograma de participación mediante el cual se planificarán las jornadas de Participación Social. El mismo deberá ser aprobado por la DGSA antes de su implementación. Se deberán reportar los avances en el cumplimiento del mismo durante las reuniones mensuales de avance de los estudios.

6. Evaluación del Impacto Social.

Metodología colección de datos y análisis

Este apartado deberá contemplar la metodología de recolección de datos y análisis de los impactos

- Los métodos de recopilación de datos y las herramientas analíticas utilizadas (encuestas, datos cuantitativos y datos cualitativos, mezcla de datos de diferentes unidades de análisis, entre otros).
- Las unidades de análisis utilizadas para la evaluación social (indicadores sociales).
- Justificación y criterios para los sitios de muestreo y encuestas realizadas-

Al diseñar la metodología de investigación, es importante tener en cuenta cuánto tiempo y recursos requerirá el proceso de investigación de las comunidades.

Identificación predicción y análisis de los impactos.

Este apartado identificará, predecirá y evaluará la relevancia de los impactos del proyecto. Los siguientes impactos deberán tenerse en consideración (ejemplo; ver Tabla 1):

- Impactos directos e indirectos que ocurran en el sitio del proyecto, dentro del área de influencia indirecta del proyecto (según definida en el EIA). Los impactos indirectos incluirán efectos secundarios involuntarios o efectos secundarios del proyecto.
- Impactos transfronterizos (cuando correspondan).
- Efectos acumulativos que se materializan a través de la interacción con otros desarrollos (públicos o privados). en el sitio del proyecto.

Tabla 1.

Ejemplo de listado de Impactos sociales a ser analizados (*Enunciativo el resultado final no deberá estar limitado a los presentados en esta tabla*)

Reasentamiento involuntario y restricciones de acceso	• Pérdidas económicas y de medios de vida causados por restricciones de acceso y uso de los recursos naturales (forraje, plantas medicinales, pesca, acceso a madera). • Pérdidas de medios de vida a través de impactos no materiales relacionados con los valores sociales, recreativos, espirituales, culturales, de conocimiento y educación de la tierra. • Impactos relacionados con el acceso a servicios sociales, como educación, salud o limitación al acceso físico donde se prestan esos servicios.
Comunidades indígenas	• Impactos a la identidad social, espiritual o cultural. • Conflictos étnicos estimulados por actividades relacionadas al proyecto



	• Inequidad o promoción involuntaria de alienación inter o intracomunitarias.
Herencia cultural	• Daños físicos a recursos culturales. • Daño no material debido a restricción de acceso a recursos culturales (importancia cultural, espiritual o religiosa). • Impactos negativos a promoción de los recursos culturales.
Otros impactos sociales.	• Incremento en la marginalización de grupos sociales debido a actividades relacionadas con el proyecto (directa o indirectamente). • Captura de beneficios del proyecto que puedan agravar diferencias entre los actores. • Cambios en los patrones de relaciones sociales y cohesión comunitaria. • Impactos en la salud y seguridad humana. • Pérdidas económicas • Perpetuación o agravamiento de relaciones de poder o agravamiento de la inequidad entre géneros
Cambio Climático	• Aumento en la vulnerabilidad de comunidades debido al proyecto.

Al determinar los impactos sociales, se deberán considerar aspectos sociales y culturales que diferencian a los grupos:

- Género, roles de género y vulnerabilidad específica.
- Etnicidad y clase social
- Cultura y lenguaje
- Edad
- Riesgos sociales
- Influencia de relaciones de poder sobre grupos vulnerables.

Cuando se identifiquen grupos sociales relevantes, el análisis deberá ser disgregado de acuerdo a los grupos identificados.

El análisis de los impactos sociales identificados deberá ofrecer un dictamen predictivo basado en la información relevada. En caso de que sea posible y se posea información, se podrán hacer estimaciones cuantitativas.

7. Análisis de Alternativas

Identificar las opciones mediante las cuales los objetivos del proyecto sean logrados comparando los impactos y los beneficios del proyecto. El análisis sistemático deberá contemplar la comparación de las alternativas incluyendo el análisis de la alternativa "sin proyecto" en término de:

- Efectividad en lograr los objetivos del proyecto
- Potenciales impactos sociales
- Factibilidad de mitigar estos impactos
- Conformidad con políticas públicas existentes, planes, leyes y regulaciones.

El análisis deberá concluir con recomendaciones relacionadas con la alternativa seleccionada y la justificación de su elección.



8. Plan de Gestión Ambiental y Social

Por cada impacto social significativo identificado se deberá proponer una estrategia de mitigación, siguiendo los principios de sustentabilidad, primero evitando, después mitigando y finalmente compensando los impactos.

En caso de que el evitar los impactos no sea posible se deberán proponer las medidas adecuadas para minimizar los impactos identificados. En caso de que los impactos no puedan ser minimizados o hayan sido identificados impactos residuales, se deberán establecer medidas de compensación adecuadas para los grupos sociales identificados. Los mecanismos de compensación deberán ser desarrollados mediante consultas legitimadas con las comunidades.

El EIS deberá levantar temas relacionados con impactos los cuales no requieran de atención adicional (debido a menos importancia o una baja probabilidad de ocurrencia). Cuando sea factible el EIS deberá explorar oportunidades de mejoras sociales, las cuales pueden incluir:

- Oportunidades de participación igualitaria entre géneros
- Medidas para inclusión social, mejora en la cohesión social y disminuir la vulnerabilidad, mejorar la equidad social y empoderar a grupos sociales vulnerables.

El Plan de Gestión Social, deberá proponer las medidas a ser implementadas en el Plan de Gestión Ambiental y Social del EIA. Por lo tanto, deberán estar estructurados mínimamente de la siguiente manera:

- Nombre del Programa
- Objetivos
- Alcance
- Ejecución
- Cronogramas
- Responsables
- Costos

9. Conclusiones y Recomendaciones

10. Información adicional para la elaboración del EIS

- a) IAIAI - Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects
- b) Manual de Gestión Social del MOPC.


 Ing. Amb. Mercedes Armas R.
 CTCA I - 1286



ESTUDIO URBANISTICO

El Estudio Urbanístico deberá analizar los posibles impactos que la obra de infraestructura ocasionaría sobre el funcionamiento urbano de los centros poblados. El estudio deberá analizar el impacto del funcionamiento de puentes, accesos, circunvalaciones, etc., no solo sobre la trama urbana, sino también sobre los cambios en el funcionamiento de los poblados en su entorno inmediato, en su contexto social, económico y ambiental. La finalidad del Estudio urbanístico será emitir recomendaciones de desarrollo y ordenamiento territorial sustentable a la(s) municipalidad(es) involucradas.

1 Generalidades del Proyecto

Este apartado deberá principales componentes del Proyecto propuesto; una declaración de su necesidad y los objetivos que debe cumplir; una breve historia del Proyecto, su inversión, estado y plazos actuales, además de analizar sus plazos con relación al proceso de preparación, diseño y ejecución del Proyecto.

Abarcando las características del proyecto, a través del cual pueda obtenerse una idea concreta del proyecto que representa, debe incluir antecedentes e información suficiente para proporcionar un conocimiento completo de la justificación adoptada, la forma en que ha de llevarse a cabo y todo lo relacionado con su realización

2 Diagnóstico de los centros poblados

Este apartado deberá contemplar el diagnostico urbano de los poblados afectados por el proyecto, así como un análisis urbanístico y ambiental desagregado por barrios. Se deberá contemplar que este apartado deberá ser incluido en el Estudio de Impacto Ambiental y ser presentado de manera independiente en el Estudio Urbanístico. Para la elaboración del diagnóstico se deberá recabar información de fuentes primarias, a través de encuestas e investigación de campo en la(s) municipalidad(es) afectadas por el proyecto, así como información de fuentes secundarias. El diagnostico deberá incluir, mas no estar limitado al análisis de:

- Trazado y vialidad, plano de vialidades propuestas.
- Oferta de Servicios públicos y cobertura (agua, electricidad, drenaje pluvial, drenaje cloacal, recolección de basura y disposición final, entre otros).
- Infraestructura Social (centros comunitarios, centros de salud, instituciones educativas, etc.).
- Infraestructura relacionada a servicios turísticos (disponibilidad hotelera, infraestructura turística).
- Demografía (densidad, ocupación y distribución en el municipio, crecimiento y dinámica poblacionales).
- Comunidades Indígenas
- Indicadores socioeconómicos de la ciudad(es)
- Análisis legal (ordenanzas)
- Necesidades de la población

Con el fin de enriquecer el diagnostico de los centros poblados, este apartado deberá reunir información proveniente del Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio de Impacto Social.

3 Análisis Impactos

El apartado relacionado con el análisis de los posibles impactos deberá contemplar aquellos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio de Impacto Social, así como aquellos impactos que puedan afectar el desarrollo futuro de los centros urbanos,



específicamente aquellos relacionados con el crecimiento y desarrollo sostenible de la ciudad.

Este apartado deberá contemplar el análisis de las debilidades institucionales de las municipalidades involucradas y los riesgos inherentes a la implementación del proyecto.

4 Conclusiones y Recomendaciones

Este apartado deberá emitir recomendaciones de desarrollo sustentable de la(s) municipalidad(es) involucrada(s).

El plan de trabajo deberá estar basado en el siguiente resumen metodológico, sin embargo, se podrán proponer mejoras a la metodología.

Resultados Esperados	Metodología
Estructura de gobernanza, estrategia y programas de trabajo detallado	Conformación de mesas de seguimiento al POUT según actores involucrados y validación con autoridades municipales.
Estudios complementarios: Relevamientos topográficos de núcleo urbano y expansión	Revisión de fuentes secundarias existentes, trabajo de campo para relevamiento y gabinete (mapas temáticos)
Sistematización de la información existente y desarrollo de base de datos	Sistematización de fuentes secundarias y creación de archivo para el POUT del municipio.
Diagnostico sintético general a escala distrital y urbana	Revisión de fuentes secundarias, interpretación de mapas y relevamiento de información en fuentes primarias (trabajos en campo), entrevistas grupos de trabajo, talleres.
Socialización del proceso del Plan de Ordenamiento Urbano Territorial	Eventos de difusión, inclusión de lenguaje multicultural, etario y equidad de género y Consultas previas libres e informadas.
Anteproyecto POUT	Trabajos en gabinete, discusión en equipo interdisciplinario, conforme a guía POUT – STP vigente,
Borrador POUT	Trabajos en gabinete, correcciones, graficaciones y digitalizaciones y su validación
POUT Final	Trabajos de gabinete, elaboración de cuadros lógicos, digitalización y discusión en equipos interdisciplinarios.
Evaluación de Impacto Ambiental del POUT	Acompañamiento en la elaboración del POUT. Consultas y presentación al MADES.
Borradores de ordenanzas municipales y zonificación territorial	Trabajo en gabinete con asesoramiento legal para la municipalidad.
Comunicación final POUT	Comunicación mediante medios locales (radio y comunicación mediante medios gráficos).

Los proyectos propuestos deberán ser validados mediante consultas públicas y podrán incluir el desarrollo de proyectos físicos, así como la elaboración de ordenanzas municipales.

5 Fuentes bibliográficas consultadas.

Utilizar metodología de acotación de referencias bibliográficas de uso corriente.

6 Información adicional

Guías de desarrollo de Planes de Ordenamiento Urbano y Territorial (STP)

Manual Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS) – CTS México


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286



Propuesta Técnica y Económica para realizar Evaluación Ecológica Rápida

El método para aplicar el diagnóstico del estado de conservación del “Proyecto mejoramiento de la seguridad y transitabilidad de la ruta PY03 – tramo II: San Estanislao (Km 171+000 - Calle 6000) – Saltos del Guayra (Km 422+000 – límite Brasil)”, será “Evaluación Ecológica Rápida (EER)” que ha sido creado y perfeccionado por The Nature Conservancy (TNC). La publicación elemental se denomina “Un enfoque en la Naturaleza” TNC (2000). en idioma español¹.

Una Evaluación Ecológica Rápida (EER) de una zona o región terrestre es un estudio flexible, acelerado y enfocado de los tipos de vegetación y especies. Las EER utilizan una combinación de imágenes de sensores remotos, sobrevuelos de reconocimiento, obtención de datos de campo y visualización de información espacial para generar información de utilidad para la planificación de conservación a escalas múltiples y para la toma de decisiones.

También consiste en obtener información científica válida y oficial existente el área, ya sea del área biológica en un período de tiempo determinado, que permite la elaboración de la evaluación ecológica pretendida. Este método reúne una serie de lineamientos que facilitan la obtención y el análisis de datos utilizando diversos niveles de información, espacial (imágenes satelitales, entre otras), aérea (fotografías aéreas), cartas y mapas, reportes científicos y muestreo de campo.

El procedimiento de TNC establece seis pasos para aplicar la EER, siendo los siguientes:

1. Definición de objetivos
2. Recopilación de datos
3. Análisis de datos
4. Verificación del análisis
5. Generación de productos
6. Recomendaciones y aplicaciones

Para lograr los seis pasos que requiere una EER, serán definidos los objetos de conservación que se seleccionarán, tomando en cuenta múltiples escalas geográficas y niveles de organización biológica, deben incluirse tanto objetos de conservación acuáticos como terrestres y que representen el rango de diversidad de sistemas ecológicos dentro de la zona.

Una vez definidos los objetivos se recopilarán la información existente sobre la distribución y viabilidad de los objetos de conservación, flora, fauna, geología, entre otros.

Obtenida toda la información existente se analizarán y luego estos serán verificados en campo, la cual permitirá conocer la información faltante que será recogida en el trabajo de campo para cada especialidad.


Ing. Amb. Mercedes Armas R.
CTCA I - 1286

¹ The Nature Conservancy. 2002. Un enfoque en la naturaleza: Evaluaciones ecológicas rápidas, 202 p. Arlington, Virginia, USA.

Toda la información tanto primaria como secundaria será sistematizada por el equipo técnico multidisciplinario. Finalmente se realizarán las recomendaciones y aplicaciones.

Las actividades previstas para lograr los objetivos planteados son los siguientes:

1. **Análisis de información espacial:** Constituye la obtención, el procesamiento y el análisis de cartas topográficas e imágenes satelitales con el fin de identificar las coberturas vegetales y humedales y su distribución en el área de estudio.
2. **Recopilación de antecedentes:** En esta etapa se consultará los reportes científicos existentes, publicados o inéditos, que hacen referencia a la biodiversidad del área. Especialmente se utilizarán los datos oficiales de las instituciones oficiales como Ministerio del Ambiente, Museo Nacional de Historia Natural del Paraguay - MNHNP, Facultad de Ciencias Químicas - FCQ, Instituto Nacional de Desarrollo y la Tierra – INDERT, Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos - DGEEC, Ministerio de Agricultura y Ganadería - MAG, Instituto Forestal Nacional - INFONA, entre otros.
3. **Registro de datos de campo:** Para el registro de datos en campo se utilizarán libretas de campo y opcionalmente formularios pre- establecidos para la EER, tales como: localidad de muestreo de comunidad vegetal, localidad de muestreo de inventario de plantas, localidad de muestro de inventario de animales, observaciones casuales de plantas y plantas especiales observadas y de animales especiales observados.
4. **Análisis de Amenazas:** Para obtener el análisis de amenazas se utilizará como documento base “Planificación para la conservación de sitios (PCS)” (TNC 2.000), ya que es un proceso simple, directo y probado para desarrollar estrategias de conservación.
5. **Análisis de información secundaria:** en base a los datos obtenidos y sistematizados se elaborará un mapa de la tenencia de la tierra, confrontándose con los usos actuales de la tierra más importantes.
6. **Reconocimiento de campo:** El reconocimiento de campo será realizado por un equipo técnico multidisciplinario, el cual establecerá una región de muestreo en torno al punto de interés en las que se realizarán localidades de muestreo (LM), transectos de 50 m y puntos de observación. Se realizarán también un registro fotográfico, fechado y georreferenciado, de elementos de interés que se adjuntarán en los informes.
7. **Análisis de datos:** Se compararán los informes de gabinete y de campo, de manera elaborar las listas de los elementos, el análisis, los mapas temáticos y el resultado final.
8. Con toda la información recabada se podrá determinar la existencia de hábitats críticos, ecosistemas sensibles, corredores biológicos y especies en peligro. Estos datos también podrán ser insumo para la localización óptima de pasos de fauna, sustentado en criterios ecológicos.


Ing. Amb. Mercedes Armas
CTCA I - 1286



Viviana Gill <vivianagillv@gmail.com>

Remisión Nota MOPC N° 453/2026 – IP PPP Ruta PY03 CONEMPA Interés Preliminar

snip <snip@mef.gov.py>

29 de mayo de 2026 a las 10:10

Para: "dipe1@gmail.com" <dipe1@gmail.com>, "vivianagillv@gmail.com" <vivianagillv@gmail.com>, Jose Javier Blanc <joseblanc@gmail.com>, "amilcargm@gmail.com" <amilcargm@gmail.com>, "gisela.alviso@mopc.gov.py" <gisela.alviso@mopc.gov.py>

Cc: maria viviana gonzalez lucero <maria_gonzalez3@mef.gov.py>, CYNTHIA VERA <cynthia_vera2@mef.gov.py>, Tomas Sebastian Brizuela Caceres <tomas_brizuela@mef.gov.py>, Enrique Javier Rojas Serafini <enrique_rojas@mef.gov.py>, Gabriela Maria Baez Alonso <gabriela_baez@mef.gov.py>

Correo SNIP N° 332/2026**Señores****Dirección de Proyectos Estratégicos (DIPE)****Ministerio de Obras Públicas (MOPC)****Presente**

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ustedes, en relación a la propuesta de iniciativa privada en el marco de la Ley N° 7452/2025 *"De modernización del régimen de promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado"*, denominada *"Proyecto de Mejoramiento de la Seguridad y Transitabilidad de la Ruta PY03 – Tramo II: San Estanislao (km 171+000 – Calle 6000) – Saltos del Guayra (km 422+000 – Límite Brasil)"*, presentada al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) por la empresa CONEMPA S.A. a nivel de prefactibilidad.

Al respecto, hemos recibido la Nota MOPC N° 453 de fecha 25 de mayo de 2026 (SIME N° 32.798/2026) por cual el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), en su carácter de posible futura administración contratante, con relación al objeto del Proyecto informar que no se encuentra comprendido en los supuestos contenidos en los incisos a), b) y c) del artículo 47° de la Ley N° 7452/2025; y, en relación con el contenido del Proyecto, manifiesta contar con Interés Preliminar en el mismo.

En ese sentido, a partir de dicha comunicación se inicia la etapa de evaluación de prefactibilidad, en virtud al art. 48 de la Ley N° 7452/2025, el cual establece: *"2. Evaluación de prefactibilidad: la información recibida será analizada por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) en coordinación con la Administración Contratante que **dentro del plazo de 45 (cuarenta y cinco) días** evaluarán la conveniencia de su aceptación, con o sin modificaciones, o su rechazo. Dicho plazo podrá ser prorrogable por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP). La aceptación implicará un dictamen favorable, declarando la iniciativa de interés público. Esta declaración no generará ninguna obligación económica para Estado"* (la negrita es nuestra).

Quedamos a disposición para lo que resulte necesario; y, al respecto, solicitamos amablemente que, en virtud al Artículo 50 de la Ley N° 7452/2025, que establece el carácter confidencial de toda información relativa a los proyectos de iniciativa privada hasta la declaración de interés público o el rechazo del proyecto respectivo, toda consulta o comunicación relativa a la propuesta de referencia sean canalizadas de manera exclusiva a los siguientes correos electrónicos: maria_gonzalez3@mef.gov.py y cynthia_vera2@mef.gov.py.

Respetuosamente,

Dirección General de Inversión Pública

Gerencia de Economía

Viceministerio de Economía y Planificación



PARAGUÁI
TEMBIGUEREOITA
HA VIRUÑANGAREKO
MOTENONDEHA



Mariscal López 1699 y República Dominicana. Villa Serrati. Piso 1.



snip@mef.gov.py